




3 1761 11650521 5





Digitized by the Internet Archive  
in 2023 with funding from  
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116505215>











CA1  
K19  
- T83



381

Third Session  
Thirty-fourth Parliament, 1991-92

Troisième session de la  
trente-quatrième législature, 1991-1992

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

## Transport and Communications

## Transports et des communications

*Chairman:*  
The Honourable DONALD H. OLIVER, Q.C.

*Président:*  
L'honorable DONALD H. OLIVER, c.r.

Monday, June 22, 1992

Le lundi 22 juin 1992

Issue No. 27

Fascicule n° 27

**Twelfth and last Proceedings on:**  
Examination of the subject-matter of Bill C-62,  
*An Act respecting telecommunications*

**Douzième et dernier fascicule concernant :**  
Étude de la teneur du Projet de loi C-62,  
*Loi concernant les télécommunications*

INCLUDING:

Y COMPRIS:

THE NINTH REPORT OF THE COMMITTEE

LE NEUVIÈME RAPPORT DU COMITÉ



## THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Donald H. Oliver, Q. C., *Chairman*

The Honourable B. Alasdair Graham, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams,	* Murray
Buchanan,	(or Lynch-Staunton),
Eyton,	Perrault,
Forrestall,	Petten,
* Frith (or Molgat),	Spivak,
MacDonald (Halifax),	Sylvain.

*\* Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Staff of the Committee:

Denis Robert	Clerk of the Committee
Hudson Janisch	Counsel of the Committee
René Lemieux	Researcher, Library of Parliament
Susan Alter	Researcher, Library of Parliament

and

Bruce Carson

## LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable Donald H. Oliver, c. r.

*Vice-Président:* L'honorable B. Alasdair Graham

et

Les honorables sénateurs:

Adams,	* Murray
Buchanan,	(ou Lynch-Staunton),
Eyton,	Perrault,
Forrestall,	Petten,
* Frith (ou Molgat),	Spivak,
MacDonald (Halifax),	Sylvain.

*\* Membres d'office*

(Quorum 4)

Personnel du Comité :

Denis Robert	Greffier du Comité
Hudson Janisch	Conseiller du Comité
René Lemieux	Recherchiste, Bibliothèque du Parlement
Susan Alter	Recherchiste, Bibliothèque du Parlement

et

Bruce Carson



## ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Minutes of the Proceedings of the Senate*, Wednesday, March 25, 1992:

Pursuant to Rule 67(3), the question being put on the motion of the Honourable Senator Lynch-Staunton, seconded by the Honourable Senator Roblin, P.C.:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine the subject-matter of Bill C-62, An Act respecting telecommunications, in advance of the said Bill coming before the Senate or any matter relating thereto.

The names being called they were taken down as follows:

## ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Procès-verbaux du Sénat* du mercredi 25 mars 1992:

Conformément à l'article 67(3) du Règlement, la motion de l'honorable sénateur Lynch-Staunton, appuyée par l'honorable sénateur Roblin, c.p.,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à étudier la teneur du Projet de loi C-62, Loi concernant les télécommunications, avant que ce projet de loi soit soumis au Sénat ou toute question s'y rattachant, est mise aux voix.

Le Sénat, à l'appel des noms, de prononce comme suit:

## YEAS—POUR

## The Honourable Senators—les honorables sénateurs

Atkins	Carney	Doody	Lynch-Staunton	Robertson
Balfour	Chaput-Rolland	Doyle	MacDonald	Roblin
Barootes	Cochrane	Grimard	(Halifax)	Ross
Beaudoin	Cogger	Kelleher	Murray	Rossiter
Bélisle	Comeau	Keon	Nurgitz	Simard
Berntson	David	Kinsella	Ottenheimer	Spivak
Bolduc	Di Nino	Lavoie-Roux	Poitras	Tremblay - 36
Buchanan				

## NAYS—CONTRE

## The Honourable Senators—les honorables sénateurs

Bonnell	Fairbairn	Hays	Marchand	Sparrow
Bosa	Frith	Hébert	Marsden	Stanbury
Corbin	Graham	Leblanc	Molgat	Stewart
Everett	Haidasz	(Saurel)	Neiman	Thériault - 19

## ABSTENTIONS—ABSTENTIONS

## The Honourable Senators—les honorables sénateurs

Nil—Aucun

Therefore, the motion was adopted.

En conséquence, le motion est adoptée.

*Le greffier du Sénat*

Gordon L. Barnhart

*Clerk of the Senate*



**REPORT OF THE COMMITTEE**

Monday, June 22, 1992

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

**NINTH REPORT**

Your Committee, to which was referred the study of the subject matter of Bill C-62, An Act respecting telecommunications, has in obedience to the Order of Reference of March 25, 1992, examined the said bill and now reports the same with the following recommendations.

Respectfully submitted,

*Le président*

Donald H. Oliver, Q.C.

*Chairman*

**RAPPORT DU COMITÉ**

Le lundi 22 juin 1992

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

**NEUVIÈME RAPPORT**

Notre Comité, que l'on a chargé d'étudier l'objet du projet de loi C-62, Loi concernant les télécommunications, a, conformément à l'ordre du renvoi du 25 mars 1992, examiné ce projet de loi et dépose maintenant son rapport à ce sujet, ainsi que les recommandations suivantes.

Respectueusement soumis,



## 1. PRE-STUDY PROCESS

This bill sets out both the Government's policy with respect to telecommunications and its objectives for dealing with this subject in the future. It is a highly complex bill which modernizes the *Railway Act* of 1908 which, with various amendments, is the basic statute governing telecommunications at the present time. In virtually every dimension and detail, the *Railway Act* is a product and expression of 19th century technology and economic circumstances. It was not designed to address the requirements and exigencies of regulating and operating technologically sophisticated communications networks. Bill C-62 would also repeal the *Telegraphs Act*, a statute which in its present form, represents a consolidation of other statutes dating back to 1852.

Pre-study of a bill by the Senate is a means whereby the Senate may begin its consideration of the subject matter of a bill before it has passed through the House of Commons. The pre-study process has developed over the last twenty years in order to aid the Senate perform its legislative role more effectively. By this technique, the Senate, through one of its Standing Committees, may undertake a detailed study of a bill while the Commons is still debating it in principle.

The advantages of this procedure are obvious. It saves time, and allows for a thorough study of proposed legislation during a period when changes are fairly easy to introduce. As well, it allows for the transmittal of ideas for improvement to the House of Commons.

Once the Senate Standing Committee has completed its study of the subject matter of a bill, it reports to the Senate and the Committee Report is printed in the Senate Hansard so that those who will be studying or debating the bill in the House of Commons may have full access to the conclusions of the pre-study process. As well, since a comprehensive record of the Senate Committee's proceedings is maintained, and all submissions it receives become public documents, these will be available to assist the House of Commons in its deliberations.

Despite the concerns raised by some witnesses, your Committee has reached the conclusion that this bill should be proceeded with by the Government taking into account our recommendations. This was the view of virtually all witnesses appearing before the Committee. However, we do believe that a number of changes to the bill should be considered in the House of Commons, either prior to second reading or in committee study of the bill.

Your Committee's report is divided into seven sections. After this introduction to the pre-study process, we address the work of the Committee and then the importance and changing role of telecommunications in society. After establishing this backdrop to our eventual recommendations, we highlight the

## 1. ÉTUDES PRÉLIMINAIRES

Le projet de loi contient la politique du gouvernement en matière de télécommunications, ainsi que ses objectifs pour aborder cette question à l'avenir. Il s'agit d'un projet de loi très complexe, dans lequel on actualise la *Loi sur les chemins de fer* de 1908, laquelle, enrichie de divers amendements, constitue la loi fondamentale pour régir les télécommunications à l'heure actuelle. Dans presque tous ses aspects et détails, la *Loi sur les chemins de fer* est le produit et l'expression de la technologie et du contexte économique du XIX<sup>e</sup> siècle. Elle n'est pas conçue pour répondre aux exigences de la réglementation et de l'exploitation de réseaux de communication très perfectionnés sur le plan technologique. Le projet de loi C-62 abrogerait également la *Loi sur les télégraphes*, qui, dans sa version actuelle, regroupe d'autres lois qui remontent à 1852.

L'étude préliminaire d'un projet de loi permet au Sénat d'en analyser la teneur avant son adoption à la Chambre des communes. On a élargi ce processus depuis vingt ans, afin d'aider le Sénat à remplir plus efficacement son rôle législatif. Ainsi, la Chambre haute peut entreprendre, par l'entremise d'un de ses comités permanents, l'étude exhaustive d'un projet de loi pendant qu'il fait l'objet d'un débat de principe à la Chambre des communes.

Cette méthode présente des avantages manifestes. Elle permet de gagner du temps et d'étudier en profondeur une loi proposée pendant qu'il est encore relativement facile d'y apporter des modifications. Elle permet aussi de proposer des améliorations à la Chambre des communes.

Une fois que le Comité sénatorial permanent a terminé son étude sur le fond d'un projet de loi, il en fait son rapport au Sénat et ce rapport est publié dans le hansard. Les parlementaires chargés d'étudier ou de débattre le projet de loi aux Communes peuvent ainsi prendre connaissance des conclusions de l'étude préliminaire. En outre, comme on garde le compte rendu exhaustif des délibérations des Comités sénatoriaux et que tous les mémoires qui leur sont adressés sont publics, les députés peuvent se servir de cette documentation durant leurs délibérations.

Malgré les réserves de certains témoins, le Comité juge que le gouvernement devrait adopter le projet de loi C-62, en tenant compte des recommandations formulées ici. C'est aussi l'opinion presque unanime de tous les témoins entendus par le Comité. Nous croyons toutefois qu'il faudrait envisager certains amendements au projet de loi à la Chambre des communes, avant la deuxième lecture ou pendant l'étude en comité.

Le rapport du Comité se présente en sept parties. Après cette introduction, nous décrivons les travaux du Comité, puis l'importance et l'évolution du rôle des télécommunications dans la société. Ce contexte de nos recommandations une fois établi, nous soulignons les atouts essentiels de la loi, puis



central strengths of the legislation, and thereafter seek to articulate the basic approach taken to the issues raised in the subject matter of Bill C-62. Our recommendations, which are contained in the two final sections of the Report, deal first with major concerns, and subsequently with somewhat more technical matters.

## 2. THE WORK OF THE COMMITTEE

During its pre-study, your Committee heard from over 90 witnesses representing 39 organizations drawn from all facets of the telecommunications industry and users in Canada. The Committee commenced its study by holding public hearings on May 14, 1992 and concluded the public phase of its pre-study on June 8, 1992. For the most part, these hearings were all day proceedings with approximately one hour allocated to each organization. Because of the complexity of the subject matter, and the extraordinarily high calibre of the information and insights elicited during this process, the Committee had to be quite flexible about the time limits it established.

Normally, we would hear a presentation from a witness for approximately 15 minutes, with the rest of the time devoted to questions. It was interesting to note the dynamics which came into play as we continued in our hearings and gained greater confidence in our understanding of the bill's complex subject matter. The question period, far from being a time for rehearsed standard questions with predictable answers, became a time of true dialogue and debate. During this period, much worthwhile information was elicited.

The breadth and quality of the information shared with the Committee speaks highly of the witnesses. We were particularly pleased that representatives of the major carriers and the resellers were so forthcoming, not only in their initial presentations, but in being prepared to respond to the Committee's follow-up requests for yet further information. As well as these representatives from major segments of the industry, we heard from four unions involved in the telecommunications sector, from user organizations and from various consumer groups and other government officials, in addition to representatives from the Department of Communications, who are concerned with various aspects of telecommunications policy. All these witnesses were uniformly forthcoming and helpful.

The Committee wishes to comment particularly on the participation and assistance given to it by Vice-Chairman Louis (Bud) Sherman of the CRTC and the Minister of Communications, the Honourable Perrin Beatty. Both appeared twice before the Committee and also undertook to respond to, and in fact did answer, numerous written questions submitted to them. We are especially pleased with the attitude taken by the Minister to our hearings and to the pre-study process itself. He has stated emphatically that he is open to

définissons l'approche avec laquelle nous avons abordé les questions dont traite le projet de loi C-62. Enfin, nos recommandations, énoncées dans les deux dernières parties du rapport, portent d'abord sur des aspects globaux, puis sur des questions un peu plus techniques.

## 2. LES TRAVAUX DU COMITÉ

Durant son étude préliminaire, le Comité a entendu plus de 90 témoins, qui représentaient 39 organisations provenant de tous les secteurs de l'industrie des télécommunications et de ses usagers au Canada. Le Comité a amorcé son étude par des audiences publiques, qui ont débuté le 14 mai 1992 et se sont terminées le 8 juin 1992. La majeure partie de ces audiences duraient toute la journée, chaque organisation ayant environ une heure pour livrer son exposé. Vu la complexité du sujet de discussion et le niveau élevé de l'information transmise durant ces audiences, le Comité a dû se montrer plutôt souple sur les limites de temps.

Normalement, l'exposé d'un témoin durait environ quinze minutes, et le reste du temps alloué était consacré aux questions. Il faut souligner la dynamique qui s'est établie à mesure que nos audiences progressaient et que nous comprenions mieux la matière complexe du projet de loi. La période de questions, loin d'être consacrée à des questions usuelles prévues d'avance et suscitant une réponse prévisible, donnait lieu à un dialogue et à un débat réels. Durant cette période, bien des renseignements valables ont été mis en lumière.

L'étendue et la qualité de l'information livrée au Comité témoignent de la haute compétence des témoins. Nous avons été particulièrement heureux de voir à quel point les représentants des principales entreprises, comme Télésat Canada, Stentor, Rogers Communications Inc., ainsi que ceux des revendeurs étaient désireux de collaborer, non seulement par leur exposé initial, mais aussi par leur disposition à répondre aux demandes de renseignements supplémentaires des membres du Comité. Outre ces représentants des principaux segments de l'industrie, nous avons entendu ceux de quatre syndicats des télécommunications, d'organisations d'usagers et de divers groupes de consommateurs, ainsi que du gouvernement et du ministère des Communications, tous préoccupés par divers aspects de la politique de télécommunication. Ils ont tous fait preuve d'un grand esprit de collaboration.

Le Comité souhaite souligner particulièrement la collaboration et l'aide reçues du vice-président du CRTC, M. Louis (Bud) Sherman, et du ministre des Communications, M. Perrin Beatty. Ils ont tous deux témoigné à deux reprises devant le Comité et se sont engagés à répondre — engagement tenu — à de nombreuses questions qu'on leur avait soumises par écrit. Nous sommes particulièrement ravis de l'attitude adoptée par le ministre à l'égard de nos audiences et de l'étude préliminaire elle-même. Il s'est déclaré, en effet, prêt à accueillir toute



suggestions for change which will improve the bill without compromising the principles on which it is based. He has undertaken to give our Report most careful study, and to propose amendments at an early date to the House of Commons.

We particularly appreciated his comments on our process in his second appearance before the Committee on June 8, 1992:

If I could repeat one final time my sincere appreciation to members of the Committee. This has been an extremely useful process for us. I believe there will be, as a result of the hearings you have held, a better bill. It has been very expeditious. It is my view that this pre-study has probably facilitated the passage of the bill through Parliament. I have had the opportunity to chat with a number of witnesses who have come before the committee, all of whom found the quality of the questioning they received from the members of the Committee to be first rate.

### 3. IMPORTANCE AND CHANGING ROLE OF TELECOMMUNICATIONS

As we consider the subject matter of Bill C-62, new telecommunications legislation for Canada, we cannot avoid reviewing some of the fundamental principles guiding this industry, principles which must of course at the same time guide our assessment of the legislation.

Most importantly, we must be careful to avoid drawing the conclusion that our telecommunications system — and the regulatory and legislative environment in which it operates — exist to serve the business community alone. In fact it must be designed to serve individual Canadians from across Canada, as well as the business sector.

In other words, we have no choice but to ensure we develop our telecommunications infrastructure as an important asset, both binding this country together and increasing Canada's global competitiveness.

In the design of appropriate telecommunications legislation, we cannot forget that the Canadian telecommunications sector must be seen as an essential tool for building vital economic and societal links — marshalling industrial, social, educational and cultural forces into an efficient national system of communication among Canadians in all regions.

We must ensure that our telecommunications system maximizes the involvement of individual Canadians in the information revolution, and helps enhance economic quality among Canadians.

We recognize the fact that 98% of Canadian homes have a telephone, making it an essential social link among our regions at a reasonable cost. Such services provide cost-effective

proposition de changement qui améliorerait le projet de loi sans en compromettre les principes fondamentaux. Il s'est engagé à entreprendre une étude minutieuse de notre rapport et à proposer dans les plus brefs délais des modifications à la Chambre des communes.

Nous avons particulièrement apprécié les remarques du ministre lors de son second témoignage devant le Comité, le 8 juin 1992:

*[Traduction]*

Je tiens à témoigner une dernière fois ma reconnaissance aux membres du Comité. Cette étude nous a été d'une très grande utilité. À mon avis, les audiences que vous avez tenues permettront d'améliorer le projet de loi. L'étude s'est révélée très rapide. Je crois que l'étude préliminaire a probablement facilité l'adoption du projet de loi par le Parlement. J'ai eu l'occasion de discuter avec un certain nombre de témoins qui se sont prononcés devant le Comité; tous ont trouvé que les membres du Comité leur avaient posé des questions très intéressantes.

### 3. IMPORTANCE ET ÉVOLUTION DU RÔLE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

Dans le cadre de l'étude du projet de loi C-62, nouvelle Loi concernant les télécommunications pour le Canada, nous ne pouvons éviter l'examen de certains des principes fondamentaux de cette industrie, principes qui évidemment orientent aussi notre évaluation de la loi.

Il faut avant tout se garder de conclure que notre système de télécommunications — ainsi que le cadre réglementaire et législatif dans lequel il s'inscrit — n'est là que pour desservir le milieu des affaires. En fait, il doit être tout autant au service de tous les Canadiens à travers le pays.

En d'autres termes, nous n'avons pas d'autre choix que de faire de notre infrastructure de télécommunications un atout important pour tenir le pays ensemble et accroître notre compétitivité dans le monde.

La rédaction d'une loi appropriée sur les télécommunications doit se faire dans la perspective que ce secteur est au Canada un moyen essentiel d'établir des liens économiques et sociaux d'importance vitale — de rassembler les dynamismes industriels, sociaux, éducatifs et culturels dans un système national efficace de communications entre les Canadiens de toutes les régions.

Nous devons faire en sorte que notre système de télécommunications maximise la participation du plus grand nombre de Canadiens à la révolution informationnelle et permette d'améliorer la qualité de vie économique au Canada.

Le fait que 98 % des foyers canadiens possèdent un téléphone impose d'assurer la liaison sociale entre nos régions, à un prix raisonnable. La téléphonie permet d'établir des



communications among millions of Canadians no matter where they live — on an instantaneous basis.

Our telecommunications system and the information it carries is becoming more and more, a valuable tool for building awareness among Canadians of the values we share. It also helps us establish links among our regions and helps promote a better understanding of our differences. Above all else, our system of telecommunications serves to solidify the idea — and the ideal — of a common Canadian home that stretches from coast to coast.

The links between telecommunications and regional development and Canadian competitiveness, are growing every day, and this fact must be at the forefront of our minds in assessing the present legislation.

We all know that telecommunications services can boost the competitive position of industries in all regions by making it possible to locate knowledge-intensive and service sector enterprises of the future in all parts of Canada.

For example, telecommunications technology makes it possible for data processing and other high value-added, computer based service operations to be located wherever there is access to skilled labour and cost-effective telecommunications services. This of course opens up many new regional development opportunities, especially as new technologies and new services come on stream in Canada.

In short, the age of our telecommunications system serving just for simple phone calls is over. It has become an important building block in Canada's international competitiveness and a unifying communications link among Canadians, from coast to coast. All of these realities must of course form the basis of any assessment we make of the "subject matter" of Bill C-62.

Some of our witnesses referred to the need for a more comprehensive "vision" from the federal government for the telecommunications system.

The Committee is pleased that a Bill is now before Parliament, and this is one step in the development of a more comprehensive "vision" which is needed for Canadian telecommunications, enabling the federal government to take a role in its development in consultation with Canadian business and Canadian telecommunications carriers.

We agree that Canada must develop a coherent national strategic plan for the future of our telecommunications system if it is to adapt quickly to industry advances and allow Canadians to maximize their involvement in the worldwide information revolution.

communications peu coûteuses parmi les millions de Canadiens, indépendamment de leur lieu de résidence — et de façon instantanée.

Avec l'information qu'il transmet, notre système de télécommunications devient un outil de plus en plus précieux pour sensibiliser les Canadiens aux valeurs que nous partageons tous. Il nous aide également à établir des liens entre nos régions et à promouvoir une meilleure compréhension de nos différences. Par-dessus tout, nos télécommunications servent au mieux l'idée — et l'idéal — d'un foyer canadien commun, un pays où tous les Canadiens se sentent chez eux, d'un océan à l'autre.

Les rapports deviennent chaque jour plus étroits entre les télécommunications, le développement régional et la compétitivité du Canada. Nous devons garder cette réalité à l'esprit en évaluant la présente loi.

Nous savons à quel point les télécommunications peuvent décupler la compétitivité industrielle dans toutes les régions, en permettant d'installer des entreprises de haute technicité et des industries de pointe partout au pays.

Ainsi, la technologie actuelle permet d'implanter des entreprises de traitement des données et d'autres services informatiques à valeur ajoutée partout où l'on trouve du personnel qualifié et des services de télécommunications à prix avantageux. Cela ouvre donc de nombreuses possibilités de développement régional, surtout lorsque de nouvelles technologies et de nouveaux services sont introduits au Canada.

Bref, l'ère des télécommunications réduites aux simples appels téléphoniques est terminée. L'industrie des télécommunications est devenue une composante importante de la compétitivité internationale du Canada, ainsi qu'un lien de communications entre les Canadiens. Toutes ces réalités doivent sous-tendre notre évaluation du projet de loi C-62.

Certains témoins ont fait valoir la nécessité d'une vision plus globale du gouvernement fédéral au sujet du système de télécommunications.

Le Comité se félicite que le Parlement soit maintenant saisi d'un projet de loi qui représente une étape dans l'élaboration de la « vision » plus globale qu'exige le réseau de télécommunications au Canada. Le gouvernement fédéral pourra ainsi participer à son évolution, en consultation avec le milieu des affaires et les sociétés canadiennes d'exploitation des télécommunications.

Nous convenons que le Canada doit élaborer une stratégie nationale cohérente pour l'avenir de ses télécommunications, afin de s'adapter rapidement aux progrès de l'industrie et de permettre aux Canadiens de maximiser leur participation à la révolution mondiale de l'information.

Canada must have a modern, national telecommunications strategy because of this sector's role as a key social and economic link and an important ingredient in Canada's ability to compete globally. It facilitates the movement of information and the exchange of ideas which promotes national unity, regional development, and international competitiveness.

The telecommunications industry in Canada employs more than 125,000 people and generates over \$21 billion dollars in revenues. In 1990, the industry achieved a growth rate of 8.6% after inflation compared with a 0.3% growth rate achieved by the national economy. As a percentage of GDP the industry is larger than agriculture and related services, twice the size of mining, and over four times the size of logging and forestry. Moreover, it is Canada's leading high technology industry and contributes 10% of Canada's total research and development.

Important as the telecommunications industry is of itself, its even greater importance lies in its role as a vital infrastructure and as a facilitator for Canadian business. As the Minister of Communications reminded us, it is essential to bear in mind not only the highly dynamic nature of the industry itself, but also its role as a catalyst for competitiveness in many other industries. As he put it in his first appearance before the Committee on May 4, 1992:

Without world-class telecommunications systems, our banks, our transport companies, our retail industry, our financial services and countless others will not be able to compete in markets which are becoming increasingly global in nature.

This is a fact which has not been lost on our competitors.

The Japanese have targeted telecommunications as a prime interest and the Europeans have made it an essential part of their 1992 market unification.

As for the Americans, our chief trading partners, they have already completed a telecommunications reform which has given them a system which is highly competitive — at both domestic and international levels.

We ignore these facts at our own peril.

This clear recognition of the vital role of telecommunications for competitiveness was to be reinforced by the views of almost all our witnesses. For instance, the Canadian Business Telecommunications Alliance (CBTA) an association representing over 340 individual organizations including life insurance companies, banks, utilities, resource industries, hospitals, universities and federal, provincial and municipal

Le Canada doit se doter d'une stratégie nationale moderne en télécommunications, puisque ce secteur représente un lien social et économique clé, ainsi qu'une composante importante de la capacité du Canada à soutenir la concurrence dans le monde entier. Il facilite en effet la circulation d'informations et d'idées, qui favorise l'unité nationale, le développement régional et la compétitivité internationale.

Les télécommunications canadiennes fournissent de l'emploi à plus de 125 000 personnes et produisent des revenus qui dépassent les 21 milliards de dollars. En 1990, l'industrie a atteint un taux de croissance de 8,6 % indexé au taux d'inflation, ce qui se compare avantageusement à la croissance de 0,3 % de l'économie nationale. Du point de vue du pourcentage du P.I.B. qu'elle représente, l'industrie des télécommunications est plus importante que l'agriculture et les services connexes; elle est deux fois plus importante que l'industrie minière et quatre fois plus que l'industrie forestière. Il s'agit en outre de la principale industrie de haute technologie canadienne: elle compte pour 10 % de l'ensemble des activités de recherche et de développement effectuées au Canada.

L'industrie des télécommunications est importante en elle-même, mais elle l'est d'autant plus qu'elle fournit une infrastructure essentielle et bénéfique aux entreprises canadiennes. Comme le ministre des Communications nous l'a rappelé, il faut tenir compte non seulement du dynamisme propre de l'industrie, mais aussi de son rôle de catalyseur de compétitivité dans de nombreuses autres industries. Témoignant une première fois devant le Comité le 4 mai 1992, le ministre déclarait:

Privés de systèmes de télécommunication de calibre international, nos banques, nos sociétés de transport, notre industrie de la vente au détail, nos services financiers et bien d'autres secteurs ne pourront soutenir la concurrence sur des marchés qui se mondialisent de plus en plus.

C'est une réalité qui n'a pas échappé à nos concurrents. Les Japonais ont fait des télécommunications un centre d'intérêt majeur, et les Européens, un élément essentiel de l'unification de leurs marchés en 1992.

Quant aux Américains, nos principaux partenaires commerciaux, ils ont déjà mené à bien une réforme des télécommunications qui leur a permis de mettre sur pied un système très concurrentiel — au pays comme à l'étranger.

Nous méconnaissons ces faits à nos risques et périls.

Cette affirmation sans équivoque du rôle essentiel des télécommunications sur le plan de la concurrence devait être renforcée par l'opinion de presque tous nos témoins. Par exemple, l'Alliance canadienne des télécommunications de l'entreprise (ACTE), association représentant plus de 340 organisations, dont des compagnies d'assurance-vie, des banques, des services publics, des industries du secteur des



government departments and agencies, urged that all its members needed innovative telecommunications services at the lowest possible prices to serve their clientele efficiently and effectively. "For our business members this is essential if we are to be able to compete in an increasingly competitive international environment". The Communications Competition Coalition (CCC), which represents the larger users of telecommunications in Canada, noted that its membership "... recognizes telecommunications as a strategic resource that is capable of imparting competitive advantage", while the Information Technology Association of Canada (ITAC) highlighted the critical importance of the enabling effect of information technology which will allow Canadians to excel in an increasingly competitive world economy.

The Committee also heard from a number of individuals from universities, utilities and financial institutions of the critical importance of innovative and low priced telecommunications services. For example, Paul Nelson, President and C.E.O. of the Gemini Group, a company employing over 800 people which relies on telecommunications to accomplish the main part of its business through sophisticated computer and communications systems link its travel agency customers with hundreds of travel vendors world-wide, while providing electronic product distribution systems to Air Canada and Canadian Airlines so that their seat inventories can be sold throughout North and South America, Europe, Asia and Australia, was also able to identify how crucial telecommunications has become to all sectors of Canadian society. He stated:

We have to take a look at how business is evolving in North America. We have to understand, for example, if the auto parts manufacturing business is critical to the Canadian economy, how just-in-time inventories and telecommunications map into the overall costs of producing those kinds of products. We must understand: how the banking industry requires low cost telecommunications in order to be able to do credit card verification; how doctors in rural areas might need to be able to get on line with a nationwide database to be able to perform a diagnosis that otherwise would never see the light of day; how educational institutions that are faced with cut-backs in provincial grants and federal moneys might be able to share intelligence and approaches to things and, perhaps, communicate via data and video and that sort of thing.

ressources, des hôpitaux, des universités, ainsi que des ministères et organismes gouvernementaux fédéraux, provinciaux et municipaux, a fait valoir que tous ses membres ont besoin de télécommunications novatrices au prix le plus bas pour servir efficacement leurs clientèles. Selon l'Alliance, ces services sont essentiels pour faire bonne figure dans un marché international de plus en plus concurrentiel. La Coalition pour des communications compétitives (CCC), qui représente les plus importants usagers des télécommunications au Canada, a souligné que ses membres « ... reconnaissent que les télécommunications constituaient une ressource stratégique pouvant conférer un avantage concurrentiel ». Pour sa part, l'Association canadienne de la technologie informatique (ACTI) a souligné l'importance cruciale et l'effet catalyseur de la technologie informatique, qui permettra aux Canadiens d'exceller dans un contexte économique mondial de plus en plus concurrentiel.

Le Comité a aussi entendu un certain nombre de représentants d'universités, de services publics et d'établissements financiers, qui ont souligné l'importance primordiale de services de télécommunications innovateurs et économiques. Mentionnons notamment le témoignage de M. Paul Nelson, président-directeur général du Gemini Group. Cette entreprise, qui emploie plus de 800 personnes, utilise les télécommunications pour la majeure partie de ses activités, qui consistent à relier par des réseaux informatiques perfectionnés les clients de ses agences de voyage à des centaines de grossistes à travers le monde, et à fournir des réseaux de distribution électroniques à Air Canada et aux Lignes aériennes Canadiennes pour leur permettre de vendre leurs billets d'avion partout en Amérique du Nord, en Amérique du Sud, en Europe, en Asie et en Australie. Reconnaisant à quel point les télécommunications sont devenues essentielles à tous les secteurs de la société canadienne, M. Nelson a dit:

*[Traduction]*

Nous devons considérer l'évolution de la situation économique en Amérique du Nord. Nous devons comprendre, par exemple, si les entreprises de fabrication de pièces automobiles sont un maillon essentiel de l'économie canadienne, comment les stocks ponctuels et les télécommunications s'insèrent dans les coûts globaux de production de ces types de produits. Nous devons comprendre comment l'industrie bancaire exige des télécommunications à faible coût afin de pouvoir faire des vérifications de cartes de crédit; comment les médecins dans les régions rurales doivent être en mesure de communiquer avec une base de données à l'échelle nationale pour pouvoir établir un diagnostic qui, sinon, serait impossible; comment les établissements d'enseignement qui font face à des coupures de subventions provinciales et de fonds fédéraux pourraient être en mesure de partager les connaissances et les stratégies, et

All these witnesses believed that the full benefits of new technology and imaginative new services would only be achieved through a profound change in the way in which telecommunications services are provided. As Allan Taylor, Chairman and Chief Executive Officer of the Royal Bank of Canada put it in a letter to the Chairman of the Committee, there must now be competition among service providers as only with competition will competitiveness be achieved.

It is evident to the Committee that the Canadian telecommunications industry is in the process of a transition from monopoly to competition. While largely foreshadowed in evidence to the Committee, the profound nature of this transition has been dramatically confirmed in the CRTC's decision of June 12, 1992, *Competition in the Provision of Public Long Distance Voice Telephone Services and Related Resale and Sharing Issues*. A striking feature of this decision is its breadth. Rather than dealing narrowly with the specific applications before it, the Commission came down in favour of "open competition" for all new carriers who can meet the entry rules laid down in the decision. Clearly, Bill C-62 will have to be capable of accommodating, guiding and furthering this massive transition.

As well as hearing from associations representing larger corporate, institutional and governmental users of telecommunications services, the Committee was pleased to hear from those representing the interests of residential users. The Public Interest Advocacy Centre (PIAC) and the Fédération nationale des associations de consommateurs du Québec both reminded the Committee of the importance of preserving universally accessible, reliable and affordable basic telecommunications. These witnesses were sceptical about the claimed benefits of competition, and cautioned that lower income Canadians should not be forgotten amidst all the animated talk of business competitiveness. As well, we heard from the Canadian Labour Congress, the Telecommunications Workers Union and the Communications and Electrical Workers of Canada, who cautioned against any abandonment of a monopoly system which had served Canada so well up to this point. As the Canadian Labour Congress pointed out in its written submission, "We do not want a Canadian telecommunications policy which has the potential to increase inequality and disadvantage ... Canadians demand a policy which fully protects the public interests".

peut-être de communiquer par l'intermédiaire de relais de données et de vidéos, et toutes sortes de systèmes semblables.

Selon tous ces témoins, on ne pourrait profiter pleinement de la nouvelle technologie et des dernières innovations qu'en changeant profondément la façon de fournir les services de télécommunications. Comme le soulignait M. Allan Taylor, président-directeur général de la Banque Royale du Canada dans une lettre adressée au président du Comité, les fournisseurs de services doivent être désormais en situation de concurrence, car seule la concurrence développera la capacité concurrentielle.

Pour les membres du Comité, il est évident que l'industrie des télécommunications canadienne est en train de passer de l'état de monopole à celui de libre concurrence. Bien que restée en arrière-plan dans les témoignages au Comité, cette transition radicale s'est confirmée clairement dans la décision du CRTC, le 12 juin 1992, « Concurrence dans la fourniture de services téléphoniques publics vocaux interurbains et questions connexes relatives à la revente et au partage ». Cette décision est remarquable par son envergure. Plutôt que de se borner à traiter les demandes précises qui lui étaient présentées, le Conseil a opté pour une « concurrence ouverte » entre toutes les nouvelles entreprises qui satisfont aux règles d'admission établies dans la décision. Manifestement, le projet de loi C-62 devra pouvoir s'adapter à cette transition radicale, pour l'orienter et la favoriser.

Outre des représentants d'associations regroupant de grandes entreprises, des institutions et des organismes gouvernementaux qui utilisent des services de télécommunications, le Comité a été heureux d'entendre des représentants des intérêts des particuliers. Le Centre pour la promotion de l'intérêt public (CPIP) et la Fédération nationale des associations de consommateurs du Québec ont rappelé au Comité qu'il est important de préserver des services de télécommunications de base, accessibles à tous, fiables et abordables. Ces témoins se sont montrés sceptiques sur les prétendus avantages de la concurrence. Ils ont souligné que dans le feu des discussions sur la compétitivité des entreprises, on ne devrait pas oublier les Canadiens dont le revenu est peu élevé. Des représentants du Congrès du Travail du Canada, du Syndicat des travailleurs en télécommunications, ainsi que des travailleurs en communications et en électricité du Canada, nous ont aussi mis en garde contre l'abandon d'un régime de monopole qui s'est montré très avantageux pour le Canada jusqu'ici. Comme l'a fait remarquer le Congrès du Travail du Canada dans son mémoire: « Nous ne voulons pas d'une politique canadienne de télécommunication qui risque d'accroître les inégalités et les préjudices ... Les Canadiens exigent une politique qui protège pleinement les intérêts publics. »



In contrast we heard also from the International Brotherhood of Electrical Workers which favoured competition, provided there would be a level playing field, and the Consumers' Association of Canada, which was of the view that average residential consumers could benefit from competition.

The Committee is firmly of the view that any shift to greater reliance on competition must not be at the expense of those who have come to rely on affordable and accessible basic telephone service. It is essential that the crowning glory of monopoly telephony, universal service, not be compromised in this transition. Hence the need for legislation such as Bill C-62 which creates a framework within which regulatory decisions will have to be made to preserve the best of the past while allowing market forces greater room for future growth and innovation.

It was suggested by some of the union witnesses that the bill allows for American-style "deregulation". It was further suggested that the consumer interest has been adversely affected by competition and deregulation in the U.S. The Committee is not persuaded that there will be anything approaching full-scale deregulation under the bill. What is provided for is only limited regulatory forbearance, and some room for lighter forms of regulation. In any event, although there was much talk of adverse impact on consumers in the United States, aside from confusion and local rate increases caused largely by the break-up of AT&T, a type of drastic structural reorganization not contemplated in Canada, no hard evidence was provided of contemporary consumer dissatisfaction with competition. Indeed, a comprehensive study sponsored by the Canadian Bankers' Association, *Power of Choice: American Long Distance Competition, Customer Service, Innovation and Quality*, shows that there is widespread satisfaction amongst all classes of users with developments in the United States. Overall, the Committee is more persuaded by the Minister's assessment noted above of the keenly competitive nature of the American industry and its benefits, than in any premature and unsubstantiated fears of adverse consequences of change for consumers. As the CRTC's decision of June 12, 1992, amply demonstrates, care will continue to be taken in Canada to ensure that universal and affordable service will be preserved in the move towards greater reliance on competition.

In addition to the transition to competition, the Committee was made aware by Unitel and the Canadian Competition Coalition of another, potentially conflicting, development. The reorganization of Telecom Canada into Stentor, the privatization of Telesat Canada essentially to the shareholders of Stentor, and a good deal of speculation as to the future of Teleglobe Canada as an independent entity, all point to

Par contre, la Fraternité internationale des travailleurs de l'électricité se montre favorable à la concurrence, à condition que les concurrents s'affrontent à armes égales. L'Association des consommateurs du Canada est du même avis, car il lui semble que le consommateur moyen pourrait profiter de la concurrence.

Le Comité croit fermement que l'évolution vers une concurrence accrue ne doit pas pénaliser les consommateurs habitués à compter sur un service téléphonique abordable et accessible. Cette transition ne doit surtout pas compromettre le grand avantage du monopole téléphonique: le service universel. C'est pour préserver ce service qu'une loi comme le projet C-62 est nécessaire. Elle crée une structure réglementaire qui veille à conserver le meilleur des acquis antérieurs, tout en faisant plus de place à la croissance et à l'innovation sur le marché.

Certains représentants syndicaux ont laissé entendre que le projet de loi devrait permettre une « déréglementation » à l'américaine. On nous a affirmé, par ailleurs, qu'aux États-Unis la concurrence et la déréglementation avaient eu des conséquences néfastes pour les consommateurs. Loin de nous l'idée que le projet de loi prescrive une forme quelconque de déréglementation à grande échelle. Il ne fait qu'ouvrir la voie à certains allègements réglementaires, à une certaine tolérance limitée. De toute façon, si les conséquences néfastes de la déréglementation américaine ont fait couler beaucoup d'encre et s'il y a eu une certaine confusion et une hausse des tarifs locaux, en grande partie à cause du démantèlement d'AT&T — une réorganisation structurelle radicale qui n'est pas envisagée au Canada —, il n'est pas prouvé que le consommateur soit mécontent de la concurrence aujourd'hui aux États-Unis. En fait, une étude exhaustive parrainée par l'Association des banquiers canadiens, *American Long Distance Competition, The Power of Choice — Customer Service, Innovation, Quality, Canadian Bankers Association, mai 1991*, révèle que toutes les catégories d'utilisateurs sont satisfaits des changements aux États-Unis. Dans l'ensemble, le Comité accorde plus de poids à l'évaluation du ministre, cité plus haut, sur la nature fortement concurrentielle de l'industrie américaine et sur ses avantages plutôt qu'à des craintes prématurées et injustifiées de conséquences néfastes pour les consommateurs. Comme la décision du CRTC le 12 juin 1992 le montre éloquentement, le Canada continuera de veiller au maintien de services universels abordables dans cette évolution vers un marché plus concurrentiel.

Par ailleurs, Unitel et la Coalition pour la concurrence canadienne ont alerté le Comité au sujet d'un autre changement qui risque d'entraîner des conflits. L'intégration de Télécom Canada à la Stentor, la privatisation de Télésat Canada réservée essentiellement aux actionnaires de Stentor, ainsi que de nombreuses interrogations sur l'avenir de Téléglobe Canada comme organisation indépendante: tout laisse augurer une

growing concentration in the Canadian telecommunications industry. Although this trend may be justified on international competitiveness grounds, Richard Stursberg, Senior Vice-President, Government and Environmental Affairs at Unitel Communications Inc., made it very clear to the Committee that this development has significant domestic implications. As well, a smaller telecommunications equipment manufacturer, Eastern Independent Telecom Ltd., pointed out to the Committee in a written submission, that this may lead to a further closing of the Canadian equipment market should shareholders of Stentor be obliged to follow Bell Canada's purchasing practices. On its own behalf Stentor pointed out that it is ready to enter into true competition.

Bill C-62 does not purport to deal with the structure of the Canadian telecommunications industry. While it is not evident to the Committee that its terms should be broadened to cover this concern for growing concentration, the Committee notes that the Director of Investigation and Research, Bureau of Competition Policy, indicated in his evidence to us that he is undertaking a formal inquiry into the Stentor reorganization.

#### 4. CENTRAL STRENGTHS OF THE PROPOSED LEGISLATION

Bill C-62 will provide for national regulation, grant the regulator clear legal authority to forbear selectively from full regulation, and will authorize more flexible and innovative regulation which is more responsive to the changing nature of the telecommunications industry itself.

The bill subject to this pre-study is a national bill dealing with a national industry. It will respond to the Supreme Court of Canada's decision related to Alberta Government Telephones (AGT) in August 1989, granting exclusive jurisdiction over the major telecommunications carriers to the federal government. As noted by Telesat Canada, the intent of the bill is to modernize and unify a previously antiquated and fragmented legal framework which will move the country towards a single coherent national telecommunications policy. Telesat went on to say that the proposed legislation will help foster the development of new and innovative telecommunications services for the benefit of all Canadians. As well, it will help Canada's telecommunications companies, and Canadian businesses at large, to compete in a global environment.

Allan Taylor, of the Royal Bank of Canada, who has himself been extensively involved in the quest for national regulation, has written the following to the Committee:

concentration croissante de l'industrie des télécommunications canadienne. Même si cette tendance peut se trouver justifiée par les besoins de la concurrence internationale, M. Richard Stursberg, vice-président principal des affaires gouvernementales et environnementales chez Unitel, a bien expliqué au Comité que ce changement aurait des conséquences importantes sur le marché national. De même, une petite entreprise de fabrication d'équipement de télécommunications, Eastern Independent Telecom Ltd., a souligné, dans un mémoire présenté au Comité, que cette tendance pourrait restreindre davantage le marché de l'équipement canadien si les actionnaires de Stentor étaient tenus de se conformer aux pratiques d'approvisionnement de Bell Canada. Pour sa part, Stentor s'est dite prête à accepter une concurrence réelle.

Le projet de loi C-62 ne vise pas à modifier la structure de l'industrie canadienne des télécommunications. Il n'est pas évident pour le Comité qu'on doive en élargir les dispositions pour répondre aux craintes à l'égard d'une concentration croissante, mais le directeur des enquêtes et de la recherche du Bureau de la politique de concurrence nous a signalé tout de même qu'il amorçait une enquête officielle sur la réorganisation de Stentor.

#### 4. ATOUTS ESSENTIELS DE LA LOI PROPOSÉE

Le projet de loi C-62 fournira une réglementation nationale, confèrera aux autorités le pouvoir juridique clair de ne pas appliquer certains règlements le cas échéant, tout en offrant des règles plus souples, plus innovatrices, mieux adaptées à la nature changeante de l'industrie des télécommunications.

La présente étude préliminaire concerne un projet de loi dont la portée est nationale. Cette loi s'inscrit dans l'esprit de la décision prise par la Cour suprême du Canada en août 1989, relativement à l'Alberta Government Telephone (AGT). La Cour avait alors jugé que les principales entreprises de télécommunications relevaient exclusivement du gouvernement fédéral. Comme l'a souligné le représentant de Télésat Canada, le projet de loi vise à moderniser et à unifier un cadre juridique désuet et fragmentaire, ce qui permettra d'établir une politique nationale unique et cohérente en matière de télécommunications. Le représentant de Télésat a ajouté que la loi proposée contribuera à favoriser la création de services de télécommunications innovateurs qui profitent à tous les Canadiens. Elle aidera aussi les entreprises de télécommunication canadiennes et l'ensemble des sociétés canadiennes à devenir concurrentielles sur le marché mondial.

M. Allan Taylor, de la Banque Royale du Canada, a beaucoup participé aux travaux en vue d'établir une réglementation nationale. Il a écrit ce qui suit au Comité:



Bill C-62 takes an important step toward fulfilling the two needs which I have felt are most urgent in Canada and which I highlighted in an October, 1989, speech to the Canadian Club of Toronto. First, we need one national telecommunications environment. Second, we need competition within it.

In Bill C-62, national jurisdiction over all carriers is clearly awarded to the CRTC. The Royal Bank and users nationwide applaud this move, and welcome the simplicity and consistency it will bring to the telecommunications industry.

The benefits of national legislation were well illustrated in the presentation made to your Committee on behalf of the Government of Manitoba. Support was expressed for Bill C-62 as a means of implementing the Memorandum of Understanding entered into between Manitoba and the federal government. This memorandum sets out mechanisms for the representation of regional interests with regard to provincial and national issues and deals also with transitional arrangements.

The Canadian Business Telecommunications Alliance (CBTA) in its evidence to us supported the federal jurisdiction assumed by this Bill and went further, urging that telecommunications not form part of constitutional discussions so as to ensure that federal authority is never given away to the provinces. The Alliance warned that without unified regulatory legislation, provincial trade barriers could be re-erected and that this would make it impossible to establish critically needed national services. As the Consumers' Association of Canada stated, "We feel that telecommunications is a natural subject for federal jurisdiction, just based on the technology which knows no provincial or other boundaries". For its part, Unitel believes the provision of the bill bringing all major telecommunications carriers under federal jurisdiction to be the most important element of the bill.

Your Committee recognizes that Bill C-62 is constitutionally neutral. It implements the 1989 Supreme Court of Canada decision in the Alberta Government Telephones case. By virtue of clause 3 provincially owned telecommunications companies are included within the scope of the legislation. As we have noted Manitoba has adapted well to this new reality and entered into a Memorandum of Understanding with the Federal Government. The Minister of Communications in both of his appearances before your Committee expressed his profound disappointment at the position taken by the

*[Traduction]*

Le projet de loi C-62 représente un pas important vers la satisfaction des deux besoins, qui, selon moi, sont les plus urgents au Canada et que j'ai souligné dans une allocution prononcée devant le Canadian Club de Toronto en octobre 1989. Premièrement, nous avons besoin d'un milieu de télécommunications nationales unique. Deuxièmement, nous avons besoin d'établir une concurrence.

Dans le projet de loi C-62, on attribue manifestement au CRTC la compétence sur toutes les entreprises nationales. La Banque Royale du Canada et les usagers de l'ensemble du pays applaudissent cette décision et accueillent favorablement la simplicité et l'uniformité que le projet de loi confèrera à l'industrie des télécommunications.

Le témoignage présenté au Comité par le gouvernement du Manitoba fait ressortir les avantages d'une loi nationale. On y approuve le projet C-62, qui pourrait servir à appliquer le protocole d'entente conclu entre le Manitoba et le gouvernement fédéral. Ce protocole établit des mécanismes pour la représentation des intérêts régionaux dans des questions d'ordre provincial et national; il traite aussi des mesures de transition.

Pour sa part, l'Alliance canadienne des télécommunications de l'entreprise s'est déclarée d'accord avec le fait que les télécommunications ressortissent à la compétence fédérale. Elle est même allée jusqu'à recommander fortement que les télécommunications soient soustraites aux débats constitutionnels pour garantir que le pouvoir fédéral ne soit jamais attribué aux provinces. L'Alliance a prévenu que l'absence de réglementation unifiée risquait de rétablir les obstacles aux échanges commerciaux entre les provinces, obstacles qui empêcheraient la mise en place des services nationaux dont nous avons un urgent besoin. Les représentants de l'Association des consommateurs du Canada ont affirmé qu'à leur avis l'universalité de la technologie, qui n'est limitée par aucune frontière, provinciale ou autre, justifie à elle seule que les télécommunications relèvent de la compétence fédérale. Pour sa part, Unitel croit que les dispositions pour rassembler toutes les grandes entreprises de télécommunications sous l'égide fédérale représentent les éléments les plus importants du projet de loi.

Le Comité reconnaît la neutralité du projet C-62 du point de vue constitutionnel. On ne fait qu'appliquer la décision prise en 1989 par la Cour suprême du Canada dans l'affaire de l'Alberta Government Telephone. En vertu de l'article 3, les entreprises de télécommunications provinciales sont visées par la loi. Comme nous l'avons souligné, le Manitoba s'est bien adapté à cette nouvelle réalité et a conclu un protocole d'entente avec le gouvernement fédéral. Par contre, lors de ses deux comparutions devant le Comité, le ministre des Communications s'est dit profondément déçu de la position adoptée

Saskatchewan Government regarding this Bill. Indeed, it was noted that the Saskatchewan Branch of the Consumers' Association of Canada supports regulation on a national level because of competition and technology. They are quoted by the Minister as stating, "If regulation is not on the national level, each provincial regulatory body could conceivably hold hearings on the same issue, leading to duplication of effort and cost and also perhaps leading to contradictory rulings."

The Minister of Communication also stated that the people of Saskatchewan would benefit from quasi-judicial regulation of telecommunications. Rates would be set as a result of a public process. Your Committee acknowledges that the Government of Saskatchewan, representing SaskTel, opposes the legislation. Your Committee urges the Government of Saskatchewan to reconsider its position on this matter. We understand that the Minister of Communications has extended an invitation to the Government of Saskatchewan to enter into a Memorandum of Understanding similar to that entered into with Manitoba. As well, the Committee notes the evident satisfaction with the exercise of federal jurisdiction in other provinces, such as Nova Scotia, which have been affected by the Supreme Court of Canada's AGT decision. It should also be noted that, as the Minister explained, Bill C-62 contains unprecedented provisions for consultation with the provinces on the implementation of federal jurisdiction. This, combined with new provisions in the *CRTC Act* for regionally-based CRTC commissioners, and new authority in the bill to appoint local persons to inquire into local matters, does seem to be an appropriate response to provincial concerns.

The on-going transition to greater reliance on competition, identified in the preceding section of the Report, calls for both a means of selectively abstaining from regulation, and for more flexibility in regulation where it remains needed.

The Committee heard from the Canadian Business Telecommunications Alliance, Rogers Communications Inc., and the Consumers' Association of Canada that the forbearance power in the bill is of critical importance. Some witnesses suggested that with ever-increasing competition, regulation will have to be selectively wound down or the CRTC will be overwhelmed by unnecessary regulation, and the benefits of market solutions perverted by unneeded regulatory intervention. The CRTC has sought to forbear from regulation in a number of areas where there is evidence of substantial competition, but it has been held by the courts that it cannot do so under its present legislation. This appears to the Committee to be a matter clearly and explicitly redressed in the new legislation.

As well, the existing legislation assumes that the only type of regulation of rates should be a form of rate base and rate of return regulation. Experience in other countries indicates that

par le gouvernement de la Saskatchewan à cet égard. Il a souligné cependant que la section de la Saskatchewan de l'Association des consommateurs du Canada appuyait une réglementation à l'échelle nationale à cause de la concurrence et de la technologie. Selon le ministre, l'organisme aurait dit que, si la réglementation ne s'applique pas à l'échelle nationale, chaque organisme provincial de réglementation pourrait en théorie tenir des audiences sur la même question, d'où un dédoublement inutile des efforts et des coûts et parfois des décisions contradictoires.

Le ministre des Communications a aussi affirmé que les habitants de la Saskatchewan tireraient parti d'une réglementation quasi judiciaire dans le domaine des télécommunications. Les tarifs seraient établis à la suite de consultations publiques. Sachant que le gouvernement de la Saskatchewan s'oppose au projet de loi à cause de Sasktel, le Comité l'incite à réviser sa position. Il appert que le ministre des Communications a invité le gouvernement de la Saskatchewan à conclure un protocole d'entente semblable à celui qui est intervenu avec le Manitoba. Par ailleurs, il faut signaler la satisfaction évidente que cette attribution fédérale inspire dans d'autres provinces, par exemple, en Nouvelle-Écosse, où se sont fait sentir les effets de la décision de la Cour suprême du Canada dans l'affaire AGT. Notons aussi que le projet de loi C-62, comme le ministre l'a expliqué, renferme des dispositions sans précédent de consultation des provinces pour l'application des pouvoirs fédéraux. Conjuguées aux nouvelles dispositions de la *Loi sur le CRTC* concernant les commissaires régionaux de cet organisme et la possibilité de nommer localement une personne pour enquêter sur les questions locales, elles paraissent être une réponse appropriée aux préoccupations des provinces.

Le mouvement toujours plus prononcé vers la concurrence, mis en relief dans une partie antérieure du rapport, exige un pouvoir d'abstention sélectif par rapport à la réglementation et une plus grande souplesse dans les cas où elle se révèle nécessaire.

Les représentants de l'Alliance canadienne des télécommunications de l'entreprise, de Communications Rogers Inc. et de l'Association des consommateurs du Canada ont signalé au Comité l'importance critique du pouvoir d'abstention énoncé dans le projet de loi. Certains témoins se sont dits d'avis que, la concurrence étant toujours de plus en plus marquée, il faudra atténuer sélectivement les mesures de réglementation, sinon le CRTC sera submergé de règles inutiles, qui pourraient annuler les effets bénéfiques de la concurrence. Le CRTC cherche à ne plus intervenir dans certains secteurs où la concurrence est forte, mais les tribunaux affirment qu'il ne peut le faire dans le contexte législatif actuel. Il apparaît au Comité que le nouveau projet de loi rectifie les choses de façon claire et nette.

Par ailleurs, sous sa forme actuelle, la législation prévoit une seule méthode de réglementation des tarifs à partir d'une base tarifaire et d'un taux de rendement. Les expériences faites à



there are a number of alternative forms of regulation, especially those which deploy incentives for greater efficiency by rewarding, rather than penalizing, reductions achieved in the cost of providing service. However, legal authority is needed to achieve incentive and other innovative forms of regulation which are truly responsive to changes in industry structure.

## 5. THE COMMITTEE'S APPROACH

It has to be recognized that legislation creates a framework for decision-making. As a result, the process used to make the decisions is vitally important. By whom are decisions to be made? By what procedures will decisions be made? What provision will be made for appeal and review of decisions? How much discretion is needed? What provision is made for consistency and predictability? Does the bill establish the potential for too much political interference in the quasi-judicial decision making process of the CRTC?

As will be seen in the next section of the Report, the Committee has a great deal to say about issues such as ministerial licensing, exemption and Cabinet reviews. We believe that it is incumbent on us to articulate the basis on which we approached these issues. Why do we recommend that some matters be shifted from one branch of government to another? Why do we seek greater clarity in certain areas? Why do we seek fuller procedural protections in others?

Your Committee acknowledges the policy making role of Government in the telecommunications field. However, where what is involved is the implementation of overall policy by way of evaluation and choice affecting individual actors, these matters should be left to an independent regulatory tribunal. This predisposed us to recognize the direction power as being a particularly appropriate one for Government, with the exemption power, forbearance, licensing and all aspects of on-going regulation to be more appropriate for the regulator.

On the highly contentious issue of the Cabinet's review power over decisions made by the regulatory agency, witnesses such as Stentor tended to be somewhat protective of the integrity of the regulator's decision-making process. Individual decisions should normally be left to the regulator. However, we did recognize the legitimacy of possible concerns of the Cabinet with individual decisions, although we were persuaded to a somewhat softer form of political control than that which has prevailed in the past.

As for process, our stance is to favour openness in decision-making. This will make it possible to link our own domestic concerns for fair process with our new international obligations under the GATT and possibly NAFTA. As the Committee heard from witnesses involved in both NAFTA and GATT negotiations, "transparency" in regulation is an

l'étranger montrent qu'il existe plusieurs autres façons de réglementer, notamment en encourageant l'efficacité par la récompense (plutôt que par les sanctions) quand on réduit le prix des services. Par contre, il faut disposer légalement du pouvoir nécessaire pour établir ce genre de mesures et créer d'autres formes novatrices de réglementation qui soient vraiment adaptées à l'évolution structurelle de l'industrie.

## 5. L'APPROCHE DU COMITÉ

Il faut reconnaître que le projet de loi fournit un cadre juridique pour la prise de décisions. Le processus décisionnel est donc d'une importance critique. Qui doit prendre les décisions? Quelles seront les procédures? Qu'en sera-t-il des appels et des demandes de révision? Des pouvoirs discrétionnaires? De la cohérence interne et de la prévisibilité des règles? Le projet de loi ouvre-t-il la porte à une ingérence politique excessive dans le processus décisionnel quasi judiciaire du CRTC?

Comme nous le verrons dans la partie suivante du rapport, le Comité a de nombreuses observations à formuler sur l'attribution de licences par le ministre, sur le pouvoir d'exemption et sur le droit de regard du Cabinet. Il importe ici de bien préciser notre façon d'aborder ces questions. Pourquoi recommandons-nous de confier certaines questions à un organe du gouvernement plutôt qu'un autre? Pourquoi cherchons-nous plus d'éclaircissements dans certains domaines? Et plus de garanties formelles dans d'autres?

Le Comité sait qu'il incombe au gouvernement d'établir une politique de télécommunication. Par contre, quand il s'agit d'appliquer cette politique globale par des évaluations et des choix qui touchent des personnes physiques ou morales, nous croyons qu'il faut s'en remettre à un tribunal réglementaire indépendant. Cela nous a amenés à reconnaître que le pouvoir directif convient particulièrement au gouvernement élu, alors que le pouvoir d'exemption et d'attribution des licences, entre autres, convient particulièrement bien à l'organisme de réglementation.

À propos du droit de regard du Cabinet sur les décisions de l'organisme de réglementation, question des plus litigieuses, des témoins comme Stentor avaient tendance à favoriser l'intégrité du processus décisionnel du CRTC. Les décisions individuelles devraient normalement appartenir à l'organisme de réglementation. Tout en admettant que le Cabinet puisse se préoccuper légitimement de certaines décisions, nous nous sommes entendus sur le bien-fondé d'une forme de contrôle politique un peu plus atténuée que par le passé.

Pour ce qui est du processus lui-même, nous sommes en faveur de la transparence dans la prise de décisions. Ainsi, il sera possible de faire le lien entre notre désir d'équité au pays et les nouvelles obligations internationales contractées dans le GATT et, peut-être, dans l'ALENA. Le Comité a recueilli le témoignage de personnes qui ont participé aux négociations

essential element in the rapidly emerging international agreements covering telecommunications. Meriel Bradford, Assistant Chief Negotiator, Office of North American Free Trade Negotiations stated:

Indeed we have spent a great deal of time, trying to make transparent the Mexican regime and to impress upon Mexico the importance of publication of regulations, practices, policies, of making clear their licensing regime and of making sure that there is an opportunity, where possible, for prior consultation and comment before the promulgation of regulation.

Transparency means that in regulation the identity of the decision-maker must be known, the precise basis on which decisions will be made must be apparent and known in advance, and that fair and open procedures will be applied.

The Committee is concerned that this need for transparency is not to be found in all parts of Bill C-62. For instance, it notes the absence of any provision that CRTC reports on licensing matters be made publically available; the lack of procedural restraints (or even time limits) in the exercise of the Cabinet's power to vary or rescind as explained by Rogers Communications Inc.; the suggestion that the Cabinet will be entitled to take into account broader policy considerations than those provided for in the legislation itself; the lack of any limits on, or criteria for, the exercise of the exemption power; and the breadth of the power to issue directions with respect to such wholly undefined matters such as "national security" and "international telecommunications policy" as contained in clause 12 of the bill.

As well as these process considerations, the Committee had to consider the role of regulation in the rapidly changing telecommunications environment identified in section 3 of this report. Regulation should be used only in situations where there is a danger from an abuse of monopoly power. Otherwise regulation will smother the benefits of competition and leave a government agency to pick winners and losers in the market place. As the Consumers' Association of Canada pointed out, economic regulation should be predicated on monopoly power: "Otherwise too much economic activity would end up under CRTC price and profit regulation, for no apparent benefit."

We have not indulged in any procedural policy frolic of our own. Many of those who shared their views with us including the Canadian Bar Association, Media and Communications Section, were deeply concerned with the breadth of discretionary powers proposed in Bill C-62 and the absence of appropriate procedures.

des deux accords. Il en est ressorti que la « transparence » de la réglementation est un élément essentiel dans le foisonnement des nouveaux accords internationaux touchant les télécommunications. Voici ce qu'a dit M. Meriel Bradford, adjoint du négociateur en chef au Bureau des négociations sur le libre échange en Amérique du Nord:

Nous avons passé beaucoup de temps à essayer de rendre transparent le régime mexicain et à persuader le Mexique de l'importance de publier les règlements, les pratiques, etc., de disposer d'un régime d'attribution de licences qui soit clair et de s'assurer, dans la mesure du possible, de permettre la consultation et les observations avant d'adopter des règlements.

En réglementation, la transparence signifie qu'il faut pouvoir identifier le décideur. Les éléments précis sur lesquels les décisions sont fondées doivent être apparents et connus d'avance. De même, il faut prévoir des démarches équitables et ouvertes.

Le Comité se préoccupe du fait que ce besoin de transparence n'est pas énoncé dans toutes les parties du projet de loi C-62. Par exemple, il note qu'aucune disposition ne précise si le CRTC doit divulguer ses rapports sur les licences; que le pouvoir du Cabinet de modifier ou d'annuler une décision n'est assujéti à aucune restriction (ni à aucun délai), comme le dit le représentant de Communications Rogers Inc.; que le Cabinet pourrait tenir compte de considérations générales plus vastes que les objectifs énoncés dans le projet de loi; qu'aucune limite ni critère ne vise l'exercice du pouvoir d'exemption; qu'on ne précise pas la portée du pouvoir de donner des instructions en ce qui concerne des questions qui restent indéfinies, comme la « sécurité nationale » et « la politique internationale de télécommunication » en vertu de l'article 12 du projet de loi.

Par ailleurs, le Comité devait se pencher sur le rôle de la réglementation dans le contexte d'un secteur qui évolue rapidement (voir la partie 3 du rapport). La réglementation ne devrait être utilisée que dans les cas où il y a risque d'abus monopolistique. Sinon, elle ne ferait que réduire les avantages de la concurrence et inciter un organisme gouvernemental à choisir des gagnants et des perdants sur le marché. Comme l'Association des consommateurs du Canada le fait remarquer, la réglementation économique devrait viser les monopoles, sinon le CRTC finira par réglementer les prix et les profits d'un trop grand nombre d'activités économiques, sans bénéfice apparent.

Nous n'avons pas tenté de nous mêler des questions de procédures. Mais nombre de témoins qui étaient d'accord avec nous, y compris l'Association du Barreau canadien, craignaient vivement la portée des pouvoirs discrétionnaires proposés dans le projet de loi C-62 et l'absence de procédures appropriées.



## 6. MAJOR CONCERNS OF THE COMMITTEE

### (a) Clause 2 — Definitions

The Committee has been made aware of the difficulties involved in determining the exact scope of the bill. As the Minister said, the overall intention was to come up with a relatively accurate definition which covered all facilities-based carriers. The exemption power would then be used to relieve small carriers, such as radio common carriers and perhaps cable companies which carry on very limited telecommunications activities, from the legislation. This would have to be carefully monitored as it could lead to the convergence of the two industries, telecommunications and broadcasting and cross-subsidization from one part to another.

Two problems arise in this approach. First, although there were a number of ministerial statements that the legislation does not cover resellers, it is far from clear that this has been achieved. Of particular concern to the resellers is the provision that covered telecommunications carriers who “own or operate” transmission facilities. Even prior to the CRTC’s decision on June 11, 1992 holding that resellers are caught by the *Railway Act*, individual resellers such as Call-Net, Fonorola and CamNet, as well as their association, had pointed out to us ambiguities in the proposed legislation. Now that the CRTC has ruled that at least some resellers “operate” transmission facilities, the need for greater certainty seems warranted. The Committee agrees with the Minister and the Consumers’ Association of Canada, that resellers need not be regulated under the proposed legislation. The question is how is this goal to be accomplished?

As well as this concern of the resellers, the Committee heard from a number of witnesses that the scope of the bill was so broad that activities far removed from the general intent of the legislation to apply to “telephone companies”, would be brought under regulation. For example, TransAlta Utilities Corporation told the Committee that it is concerned that its proposal to sell excess optical fibre transmission capacity to established carriers will bring it under the bill. Ainsworth-Remote Asset Management Inc. which will provide an innovative service to generate data about safety and efficiency of operation at customer sites which in turn will be transmitted by a combination of satellite and conventional telecom vehicles, is also worried that it will be caught accidentally. They stated that the definitions should be amended to ensure that persons such as value-added resellers are clearly not included in the requirement to hold a licence.

## 6. PRINCIPALES PRÉOCCUPATIONS DU COMITÉ

### a) Article 2 — Définitions

Le Comité a pris conscience de la difficulté de déterminer la portée exacte du projet de loi. Comme l’a précisé le ministre, dans l’ensemble, son ministère avait l’intention de fournir une définition relativement exacte, qui puisse englober toutes les entreprises dotées d’installations. Le pouvoir d’exemption serait ensuite utilisé pour exempter de petites entreprises, comme les radiocommunicateurs, et peut-être des entreprises de câblodistribution qui n’exercent que des activités en matière de télécommunications. Il faudrait que le contrôle soit très strict pour que cette exemption ne donne lieu à la convergence des deux industries, les télécommunications et la radiodiffusion, ainsi qu’à un interfinancement des activités.

Cette approche soulève deux problèmes. D’abord, malgré certaines déclarations du ministre sur le fait que le projet de loi ne s’applique pas aux revendeurs, il n’est pas clair que ce soit le cas. Une disposition qui préoccupe particulièrement les revendeurs est celle qui s’applique aux entreprises de télécommunications qui « possèdent et exploitent » des installations de transmission. Même avant la décision du CRTC rendue le 11 juin 1992, suivant laquelle les revendeurs sont assujettis à la *Loi sur les chemins de fer*, divers revendeurs comme Call-Net, Fonorola et CamNet, ainsi que l’association dont ils relèvent, avaient souligné aux membres du Comité certaines ambiguïtés du projet de loi. Comme le CRTC a déterminé que certains revendeurs, à tout le moins, « exploitent » des installations de transmission, il semble justifié de rechercher une plus grande certitude. Le Comité est d’accord avec le ministre et avec le représentant de l’Association des consommateurs du Canada: les revendeurs n’ont aucunement besoin d’être réglementés en vertu de la loi proposée. Mais la question demeure: comment peut-on réaliser cet objectif?

Parallèlement, pour certains témoins, la portée du texte législatif est si large que des activités fort éloignées de l’intention générale de la loi, au sujet des sociétés de téléphone, tomberaient sous la coupe du règlement. Par exemple, les représentants de TransAlta Utilities Corporation ont dit s’inquiéter du fait que leur projet de vendre une capacité excédentaire de transmission par fibre optique à des entreprises établies ne fasse tomber leur société sous l’emprise de la nouvelle loi. Ainsworth-Remote Asset Management Inc., qui fournira un service innovateur de production de données sur la sécurité et l’efficacité transmises par satellite et par des voies de télécommunications traditionnelles, craint aussi d’être assujettie accidentellement à la loi. Pour ces témoins, il faudrait changer les définitions pour que des entreprises comme les revendeurs à valeur ajoutée ne soient pas obligées de détenir une licence.

Angus Telemanagement Group believes that unless ambiguities in the definitions are cleared up, the CRTC will be overwhelmed with the burden of yet more regulation and the possibility of more innovative uses of telecommunications will be frustrated.

There are, as well, a number of more technical questions that need to be resolved in the definitions and these are dealt with in the next section of the Report. While the Committee is sympathetic to the difficulties involved here, we are of the view that improvements are needed and are achievable.

**We recommend that the definitions be revised to ensure that resellers are not covered unless they become facilities-based carriers.**

**We further recommend that consideration be given to wording the definitions to ensure that only activities which the Government wishes to be regulated would fall within the ambit of the legislation.**

#### **(b) Clause 7 — Canadian Telecommunications Policy Objectives**

The Committee is supportive of the inclusion of policy objectives in the bill. The linking of the policy objectives to the regulatory powers granted later in the bill, ensures that Parliament gives the clearest possible guidance to those responsible for the implementation of the legislation.

Clause 7 provides:

7. It is hereby affirmed that telecommunications performs an essential role in the maintenance of Canada's identity and sovereignty and Canadian telecommunications policy has as its objectives

(a) to facilitate the orderly development in Canada of a telecommunications system that serves to safeguard, enrich and strengthen the cultural, social, political and economic fabric of Canada;

(b) to render reliable and affordable telecommunications services of high quality accessible in both urban and rural areas in all regions of Canada;

(c) to enhance the efficiency and competitiveness, at the national and international levels, of Canadian telecommunications;

(d) to promote the ownership and control of Canadian carriers by Canadians;

(e) to promote the use of Canadian transmission facilities for telecommunications within Canada and between Canada and points outside Canada;

(f) to foster increased reliance on market forces for the provision of telecommunications services;

Les représentants de Angus Telemanagement Group croient que si les ambiguïtés des définitions ne sont pas dissipées, le CRTC sera encore plus surchargé de travail en matière de réglementation, ce qui pourrait freiner des utilisations plus novatrices des télécommunications.

Un certain nombre de questions plus techniques restent à résoudre dans les définitions; elles sont abordées dans la partie suivante de ce rapport. Bien que le Comité soit sensible aux difficultés qui se posent, il est d'avis que des améliorations s'imposent et qu'elles sont réalisables.

**Nous recommandons de revoir les définitions pour que les revendeurs ne soient pas visés par les dispositions du projet de loi, à moins qu'ils ne deviennent des entreprises de télécommunications.**

**Nous recommandons en outre d'examiner le libellé des définitions pour que seules les activités que le gouvernement désire réglementer soient assujetties à la loi.**

#### **b) Article 7 — Objectifs de la politique canadienne de télécommunication**

Le Comité favorise l'inclusion des objectifs de la politique dans le projet de loi. Le fait de relier ces objectifs au pouvoir réglementaire octroyé par la suite garantit que le Parlement fournira une orientation des plus claires aux personnes chargées d'appliquer la loi.

L'article 7 prévoit ce qui suit:

7. La présente loi affirme le caractère essentiel des télécommunications pour l'identité et la souveraineté canadiennes; la politique canadienne de télécommunication vise à:

a) favoriser le développement ordonné des télécommunications au Canada en un système qui contribue à sauvegarder, enrichir et renforcer les structures culturelles, politique, sociale et économique du Canada;

b) permettre l'accès dans toutes les régions — rurales ou urbaines — du Canada à des services de télécommunication sûrs, abordables, et de qualité;

c) accroître l'efficacité et la compétitivité, sur les plans national et international, des télécommunications canadiennes;

d) promouvoir l'accèsion à la propriété des entreprises canadiennes, et à leur contrôle, par des Canadiens;

e) promouvoir l'utilisation d'installations de transmission canadiennes pour les télécommunications à l'intérieur du Canada et à destination ou en provenance de l'étranger;

f) favoriser le libre jeu du marché en ce qui concerne la fourniture de services de télécommunication;



(g) to stimulate research and development in Canada in the field of telecommunications and to encourage innovation in the provision of telecommunication services;

(h) to respond to the economic and social requirements of users of telecommunications services, including the protection of the privacy of individuals.

The Committee found that there was widespread support for the objectives contained in clause 7, although there was a tendency for different witnesses to place greater emphasis on their favourite sections. There was criticism at the inclusion of the opening phrase, "an essential role in the maintenance of Canada's identity and sovereignty", and in the concept of a telecommunications system which, "serves to safeguard, enrich and strengthen the cultural, social, political and economic fabric of Canada." The Committee readily recognizes that telecommunications policy should not be narrowly confined to economic considerations. At the same time, it was felt that regional concerns should be addressed explicitly, not implicitly, and that the right to privacy should be given greater prominence and not appear to be an afterthought.

While there was general support for the content of the "Canadian Telecommunications Policy", the passive listing format employed did cause concern. It appears to the Committee that clause 7 has grown up, a bit like Topsy, over many years on an incremental rather than systematic basis. It is encrusted with too much history and not enough logic.

Indeed, as the Canadian Bar Association pointed out, this listing approach is rife with inconsistencies. For instance, "competitiveness" at the domestic level may require a number of industry participants, while "competitiveness" at the international level may require significant concentration at home. Also the emphasis on "market forces" which implies that rate-setting be guided by costs rather than value of service may contradict the goal of affordable high quality telecommunications services which may only be possible throughout the country by way of significant cross-subsidies.

Moreover, the clause contains too many qualifiers to rank as a true statement of objectives. As Katherine Peart, Senior Director, Nova Scotia Transportation and Communications, aptly observed before the Committee:

We generally support the objectives but recommend that some changes be made to wording that give the objectives stronger effect. The verbs included at the beginning of each objective — "to facilitate", "to render", "to enhance", "to promote", "to foster", "to stimulate" — are not necessary and have the effect of making the objectives sound discretionary. They are not. Objectives are, by

g) stimuler la recherche et le développement au Canada dans le domaine des télécommunications ainsi que l'innovation en ce qui touche la fourniture de services dans ce domaine;

h) satisfaire les exigences économiques et sociales — notamment quant à la protection de leur vie privée — des usagers des services de télécommunication.

Le Comité a constaté que les témoins soutenaient en général les objectifs énoncés à l'article 7, même si certains avaient tendance à faire porter l'accent sur les dispositions qui leur tenaient à cœur. On a critiqué l'emploi de la formule « caractère essentiel des télécommunications pour l'identité et la souveraineté canadiennes » au début de l'article, ainsi que le concept d'un système de télécommunications qui « contribue à sauvegarder, enrichir et renforcer la structure culturelle, sociale, politique et économique du Canada ». Le Comité reconnaît aisément que la politique des télécommunications ne devrait pas se confiner à des considérations purement économiques. En même temps, il estime que ce texte devrait traiter des préoccupations régionales explicitement, non implicitement, et donner plus d'importance au droit à la protection de la vie privée, qui semble n'être qu'un ajout après coup.

Bien qu'on s'entende généralement sur la teneur de la « politique canadienne de télécommunication », sa présentation sous forme d'énumération pure et simple d'éléments fait problème. De l'avis du Comité, l'article 7 a évolué de façon désordonnée au fil des années, sans avoir été établi de façon systématique. Il est trop imprégné d'histoire et pas assez de logique.

De fait, comme l'a souligné l'Association du Barreau canadien, cette approche énumérative fourmille d'incohérences. Par exemple, la « compétitivité » peut exiger sur le plan national la présence d'un certain nombre d'entreprises, et sur le plan international une concentration marquée au pays. En outre, le « libre jeu du marché » suppose que l'établissement des tarifs se fonde sur les coûts plutôt que sur la valeur des services. Or, cela peut aller à l'encontre de l'objectif de fournir des services de télécommunication abordables mais de grande qualité, ce qui ne sera peut-être possible dans tout le pays qu'au moyen d'un interfinancement important.

En outre, cet article renferme un trop grand nombre de réserves pour constituer un véritable énoncé d'objectifs. Katherine Peart, directrice principale de Nova Scotia Transportation and Communications, l'a fait remarquer au Comité:

Nous approuvons les objectifs, mais pour leur donner plus de poids, nous recommandons d'apporter quelques changements au libellé. Les mots inclus au début de chaque objectif, soit « favoriser », « permettre », « améliorer », « accroître », « promouvoir », « stimuler », sont inutiles et ont pour effet de rendre ces objectifs discrectionnaires. Ils ne le sont pas. Par définition, les

common understanding, goals, not absolute requirements. Removing the verbs preceding the objectives clarifies the goals without limiting the authority of the Commission or the Minister. We have waited a long time to enshrine telecommunications policy in legislation. It is our interest to have our policy read like we mean it.

The Committee's concern with lack of clarity in clause 7 caused it to ask a number of witnesses to suggest alternative phraseology. PIAC was one who kindly responded, and we have included its draft in Appendix I. The Committee found it helpful to our thinking about the policy objectives. This draft relied largely on a tightening of language and a reordering and prioritizing of concerns. Prioritizing does not seem to address the central weakness of clause 7, namely, the lack of clear distinction between ends and means. For example, market forces should be treated, not as an end, but as a means. Similarly, regulation should be clearly recognized as only a means of guarding against abuse of monopoly power. Desired results or ends should flow in a systematic fashion from the means adopted for their achievement.

The Committee suggests a model for a restructured clause 7 which contains all the elements in the present version and adds regional concerns and a more distinct right to privacy. This model seeks to address the core issues — the nature of the appropriate market structure and the nature of social objectives. This model is also contained in Appendix I.

The Committee does not believe that it should undertake any precise redrafting of clause 7. It has neither the expertise nor the time to do so. However, it is of the view that the model contained in Appendix I provides a useful alternative approach to the listing technique employed in Bill C-62. It hopes that it will be of assistance to those who will be called on to undertake the critical task of fine-tuning the "Canadian Telecommunications Policy" contained in Bill C-62.

**We recommend that clause 7 be redrafted in a manner which distinguishes carefully between ends and means, and which constitutes a coherent, integrated whole.**

**We further recommend that references to sovereignty, politics and culture be removed from clause 7.**

**We further recommend that the right to privacy of individuals be clearly established in clause 7 and that regional concerns be specifically included.**

#### (c) Clause 8 — Direction Power

The Committee is of the view that this is an appropriate power to be exercised by the Governor in Council.

objectifs sont des buts et non pas des exigences absolues. En supprimant les verbes qui les précèdent, on clarifierait le but visé sans limiter les pouvoirs du Conseil ou du ministre. Nous avons attendu longtemps pour inscrire la politique de télécommunication dans une loi. Nous avons donc tout intérêt à donner à cette politique un sens bien précis.

Devant le manque de clarté de l'article 7, le Comité a demandé à un certain nombre de témoins de proposer un autre libellé. Parmi ceux-ci, le Centre de la défense de l'intérêt public (CDIP) a bien voulu nous soumettre un texte, qui figure à l'annexe I. Le Comité considère que ce document l'a aidé dans sa réflexion sur les objectifs de la politique, en adoptant un langage plus précis et en formulant un nouvel ordre de priorité relié aux objectifs. L'ordre de priorité ne semble pas pallier la principale faiblesse de l'article 7, à savoir l'absence de distinction claire entre les fins et les moyens. Par exemple, le libre jeu du marché devrait être considéré non pas comme une fin, mais comme un moyen. De même, la réglementation ne devrait servir que de protection contre les abus monopolistiques. Les résultats ou les fins escomptés devraient découler systématiquement des moyens adoptés pour les réaliser.

Le Comité propose un modèle de restructuration de l'article 7 qui englobe tous les éléments de la version actuelle en y ajoutant les préoccupations régionales, ainsi qu'un droit mieux défini à la protection de la vie privée. Ce modèle porte sur les deux questions fondamentales: une structure de marché appropriée et des objectifs sociaux. Il figure également à l'annexe I.

Le Comité ne croit pas devoir remanier en détail l'article 7. Il n'a ni les connaissances techniques nécessaires, ni le temps de le faire. Toutefois, il est d'avis que le modèle figurant à l'annexe I constitue une bonne solution de rechange à la technique utilisée dans le projet de loi C-62. Le Comité espère que ce modèle servira aux personnes chargées de la tâche critique de peaufiner la politique canadienne de télécommunication énoncée dans ce projet de loi C-62.

**Nous recommandons de remanier l'article 7 de façon à distinguer clairement les fins et les moyens, afin de former un tout cohérent et intégré.**

**Nous recommandons en outre de supprimer les allusions à la souveraineté, à la politique et à la culture.**

**Nous recommandons enfin que l'article 7 établisse clairement le droit à la protection de la vie privée des particuliers et mentionne expressément les préoccupations régionales.**

#### c) Article 8 — Le pouvoir de donner des instructions

Le Comité est d'avis qu'il s'agit là d'un pouvoir approprié qui devrait être conféré au gouverneur en conseil.



**(d) Clause 9 — Exemptions**

Because of the difficulty in determining the scope of the proposed legislation, an extraordinary degree of reliance has been placed on the exemption power. This means, for example, that it could be declared in advance that the legislation will not be applied to certain carriers. Is the exemption clause being misused as a safety valve to make up for over-inclusive definitions? As the Canadian Bar Association stated in its submission "... given the possibility that the legislation will apply to classes of carriers which Parliament, from the outset, does not intend that the Commission regulate, a specific exemption should be incorporated in the Act to reflect this".

If the definitions are tightened up as recommended above, and if specific statutory exemptions are adopted as recommended by the Canadian Bar Association, then it will not be necessary to use the exemption power in the broad fashion envisaged. If that is achieved, then the exemption power would become more of a specific regulatory tool and should be entrusted to the CRTC under our general approach to the allocation of responsibilities between government and independent regulatory agencies. As well, the Committee was not persuaded that there is a bright line between exemptions with conditions and forbearance. If the forbearance power is to be consigned to the CRTC, so too should the exemption power. The Committee also noted that this similarity should result in the clauses being consistent as to their application. The exemption power applies to classes of carriers while the forbearance power found in clause 39 deals with classes of service. The Committee believes that both forbearance and exemption clauses should apply to classes of service.

**We recommend that clause 9 be amended to exempt a "class of service" rather than a "class of carrier".**

**We recommend that where it is known in advance of the enactment of Bill C-62 that classes of service are going to be exempted from the legislation, their exemption should be explicitly stated in the legislation itself.**

**We further recommend that exercise of the exemption power should be transferred to the CRTC.**

**(e) Clause 12 — Directives re national security, foreign policy and the international telecommunications policy in Canada.**

The Committee agrees with Stentor when it stated that "this section would adequately achieve its stated objective through the deletion of the second and third subject areas. In our view, national security concerns should not require that the Governor in Council address issues of foreign policy or the

**d) Article 9 — Exemptions**

Comme il est difficile de déterminer la portée du projet de loi, on s'en remet énormément à l'exercice du pouvoir d'exemption. Cela signifie, par exemple, que l'on pourrait déclarer à l'avance que la loi ne s'appliquera pas à certaines entreprises. Se sert-on, à tort, de la clause d'exemption comme soupape de sécurité pour compenser les définitions trop englobantes? Comme l'a fait ressortir l'Association du Barreau canadien dans son mémoire, il est possible que la loi s'applique à certaines catégories d'entreprises que le Parlement, au départ, ne voulait pas soumettre à la réglementation du Conseil. La loi devrait donc comporter une exemption spécifique pour traduire cet état de choses.

Si les définitions étaient plus précises, comme nous le recommandons ci-dessus, et si l'on adoptait des exemptions statutaires spécifiques, comme le propose l'Association du Barreau canadien, il ne serait pas nécessaire de recourir aussi largement au pouvoir d'exemption. Le pouvoir d'exemption deviendrait alors un outil réglementaire plus spécifique qui serait confié au CRTC, dans la logique de notre conception du partage des responsabilités entre le gouvernement et un organisme de réglementation indépendant. De même, le Comité n'est pas convaincu qu'il existe une distinction nette entre les exemptions assorties de conditions et l'abstention de réglementation. Si le pouvoir d'abstention doit être conféré au CRTC, ce devrait être aussi le cas du pouvoir d'exemption. Par ailleurs, de l'avis du Comité, les articles devraient être appliqués de façon uniforme, en raison de cette similitude. Le pouvoir d'exemption s'applique à certaines catégories d'entreprises, tandis que le pouvoir d'abstention mentionné à l'article 39 a trait à des catégories de services. Le Comité estime que les articles ayant trait à l'abstention et à l'exemption devraient tous s'appliquer aux catégories de services.

**Nous recommandons de modifier l'article 9 de façon à exempter une « catégorie de services » plutôt qu'une « catégorie d'entreprises ».**

**Nous recommandons, dans les cas où l'on sait avant la mise en vigueur du projet de loi C-62 que des catégories de services seront exemptées des dispositions de la loi, d'énoncer explicitement cette exemption dans la loi proprement dite.**

**Nous recommandons en outre de transférer le pouvoir d'exemption au CRTC.**

**e) Article 12 — Instructions relatives à la sécurité nationale, à la politique étrangère et à la politique internationale de télécommunication au Canada**

Le Comité est d'accord avec les représentants de Stentor lorsqu'ils affirment que cet article atteindrait son objectif déclaré si l'on abandonnait le deuxième et le troisième sujets traités. Les questions de la sécurité nationale ne devraient pas exiger que le gouverneur en conseil s'occupe de questions de

international telecommunications policy of Canada. This leaves the issue of "national security" which is nowhere defined.

Clause 12 is modelled on section 18 of the *Telegraph Canada Reorganization and Divestiture Act* of 1987. It is not clear how either under the Act, or the proposed bill, the CRTC is to determine what "reasonable costs" were incurred in implementing a directive, especially given the lack of transparency surrounding Cabinet processes and the fact that subclause 12(7) reinforces secrecy by allowing the Minister not to table the directive if to do so would prejudice national security.

A broader procedural concern related to clause 12 is its failure to require Parliamentary supervision of all directives. The *Emergencies Act* of 1985, which repealed the *War Measures Act*, provides a comprehensive legislative scheme under which national and international emergencies would be declared and reviewed by Parliament. The *Emergencies Act* sets out a process under which any declaration of an emergency by Cabinet must be confirmed and explained in Parliament and any order or regulation issued pursuant to a declared emergency must be tabled in Parliament or referred to the Parliamentary Review Committee. An example of an order or rule that could be made under this legislation in the case of an international emergency is found in section 30(1)(a). It allows Cabinet to make orders or regulations with respect to the control or regulation of a specified industry or service, including the use of equipment, facilities and inventory. Such a regulation or order would be subject to Parliamentary supervision under Part VI of the Act. In contrast, clause 12 of the bill would allow Cabinet to issue a directive to a Canadian carrier "with respect to any matter relating to national security" and that directive would not be required to receive Parliamentary scrutiny if Cabinet were of the opinion that to table the directive in Parliament would "prejudice national security".

The *Emergencies Act* in Part V, like clause 12 of the bill, provides for the compensation of persons who suffer loss as a result of an order or regulation made under the Act. However, in contrast to the bill, the *Emergencies Act* also provides a comprehensive process for determining the appropriate compensation and for appealing assessments of compensation. Under the bill, the process for determining compensation is not prescribed and certainly does not appear to be reviewable.

Compounding the procedural concerns that clause 12 invites is the fact that "national security" is not a defined term in the bill or any other federal statute. The closest that federal legislation comes to defining national security is the definition of "threats to the security of Canada" contained in

politique étrangère ni de la politique internationale de télécommunication du Canada. Il reste la question de la « sécurité nationale », qui n'est définie nulle part.

L'article 12 s'inspire de l'article 18 de la *Loi sur la réorganisation et l'aliénation de Télégraphe Canada* (1987). Il ne précise pas de façon claire comment, en vertu de la loi ou du projet de loi, le CRTC doit déterminer les « coûts raisonnables » engagés dans l'exécution d'une instruction. Cela est particulièrement vrai en raison, d'une part, du manque de transparence entourant les processus appliqués par le Cabinet et, d'autre part, du fait que le paragraphe 12(7) occulte davantage l'exercice car il permet au ministre de ne pas déposer l'instruction si cela compromet la sécurité nationale.

L'article 12 a suscité davantage d'inquiétude quant à la procédure, puisqu'il n'exige pas que toutes les instructions soient soumises au contrôle du Parlement. En vertu de la *Loi sur les mesures d'urgence* de 1985, qui a abrogé la *Loi sur les mesures de guerre*, il incombe au Parlement de déclarer et d'étudier les états d'urgence sur les scènes nationale et internationale. Dans le cadre de la *Loi sur les mesures d'urgence*, toute déclaration d'un état d'urgence par le Cabinet doit être confirmée et expliquée au Parlement; de plus, tout décret ou règlement émis à ce sujet doit être déposé au Parlement ou déféré au comité d'examen parlementaire. L'alinéa 30(1)a) mentionne un exemple de décret ou de règlement qui pourrait être établi en vertu de cette loi advenant un état d'urgence sur la scène internationale. Cet alinéa permet au Cabinet d'établir un décret ou un règlement ayant trait au contrôle et à la réglementation d'un secteur d'activité ou d'un service donné, notamment l'utilisation d'équipement, d'installations et de matériel. Un tel règlement ou décret serait soumis au contrôle du Parlement, en vertu de la partie VI de la loi. Par contre, l'article 12 du projet de loi permettrait au Cabinet d'émettre une instruction visant une entreprise canadienne pour toute question liée à la sécurité nationale. Cette instruction ne serait aucunement soumise à l'examen du Parlement si le Cabinet était d'avis que cela serait préjudiciable à la sécurité nationale.

La partie V de la *Loi sur les mesures d'urgence*, tout comme l'article 12 du projet de loi, prévoit une indemnité pour les personnes ayant subi une perte à la suite de l'exécution d'un décret ou d'un règlement établi en vertu de la loi. Toutefois, contrairement au projet de loi, la *Loi sur les mesures d'urgence* prévoit aussi un processus pour déterminer une indemnité appropriée et en appeler d'une évaluation de celle-ci. Or, le projet de loi ne prescrit pas la détermination de l'indemnité, qui ne semble pas pouvoir faire l'objet d'une révision.

Comme l'expression « sécurité nationale » n'est pas définie dans le projet de loi ni dans un autre texte législatif fédéral, les problèmes que pourrait susciter l'article 12 sont compliqués d'autant. La seule définition que donne la législation fédérale en relation avec la sécurité nationale concerne les menaces



the *CSIS Act* of 1985. The lack of a precise definition of "national security" in the bill provides Cabinet with a lot of latitude in issuing directives, since its power would not even be encumbered by a clear delineation of what constitutes "national security". Certainly, its latitude to issue directives under the bill would be much greater than the latitude it has to issue orders and regulations affecting the telecommunications industry or services under the *Emergencies Act*.

**We recommend that clause 12 be removed from the bill, as the matters of national security with respect to the telecommunications industry or in fact any other industry are adequately dealt with in the *Emergencies Act*.**

**(f) Clause 13 — Variation or Rescission by Governor in Council**

There was widespread criticism from many witnesses who appeared before the Committee concerning the retention of the old power in the *Railway Act* to "vary or rescind" decisions of the CRTC. Many felt this was not necessary with the new power of "direction" in clause 8. A number of witnesses drew parallels between the more limited Cabinet review powers granted in the new *Broadcasting Act*. As Professor Richard Schultz asked:

Why in broadcasting is it legitimate to limit the Cabinet to setting aside decisions it objects to, but in telecommunications the Cabinet is to have an unlimited power to change decisions as it sees fit? Why is the Cabinet not required to explain its decision on political appeals as it is now under the new *Broadcasting Act*?

Even those who favoured the vary or rescind power noted the absence of limitations on its application. As Ted Rogers stated, "... the power to rescind or vary a decision should not continue indefinitely". He recommended a 90 day deadline. The Canadian Bar Association recommended that "Clause 13 be amended so as to require that Cabinet exercise its power in a manner consistent with the purpose and objectives of the legislation."

Overall, the Committee is not persuaded that the power to "vary or rescind" should be contained in the proposed legislation. A power to set aside or refer back, as in the *Broadcasting Act* may be sufficient. As well, the Committee considers that the procedural protections associated with Cabinet reviews contained in Bill C-62 are wholly inadequate, especially when compared with those in the *Broadcasting Act*.

pour la sécurité du Canada dont fait état la *Loi sur le service canadien du renseignement de sécurité* de 1985. Faute d'une définition plus précise de la sécurité nationale dans le projet de loi, le Cabinet jouirait de beaucoup de latitude pour émettre des instructions, son pouvoir n'étant pas limité par une définition claire de ce qu'on entend par « sécurité nationale ». Le Cabinet aurait donc ainsi une plus grande marge de manoeuvre qu'en émettant des décrets et des règlements portant sur le secteur des télécommunications ou sur les services, conformément à la *Loi sur les mesures d'urgence*.

**Nous recommandons d'abolir l'article 12 du projet de loi, étant donné que la *Loi sur les mesures d'urgence* règle adéquatement les questions de sécurité nationale reliées à l'industrie des télécommunications ou à toute autre industrie.**

**f) Article 13 — Modifications ou annulations par le gouverneur en conseil**

Nombre de témoins ont critiqué avec véhémence, devant le Comité, le fait de conserver l'ancien pouvoir de la *Loi sur les chemins de fer* de « modifier et d'annuler » les décisions du CRTC. Ils estimaient cela inutile, en raison du nouveau pouvoir directif prévu à l'article 8. Certains ont établi un parallèle avec les pouvoirs de révision limités du Cabinet que mentionne la nouvelle *Loi sur la radiodiffusion*. Quant à lui, le professeur Richard Schultz demandait:

[Traduction]

Pourquoi, dans le secteur de la radiodiffusion, est-il légitime de limiter le pouvoir du Cabinet à celui d'annuler des décisions auxquelles il s'oppose, et de prévoir, dans le secteur des télécommunications, que le Cabinet dispose d'un pouvoir illimité de modifier des décisions selon son bon vouloir? Pourquoi le Cabinet n'est-il pas tenu d'expliquer sa décision au sujet d'appels d'ordre politique, comme c'est le cas à l'heure actuelle en vertu de la nouvelle *Loi sur la radiodiffusion*?

Même les défenseurs du pouvoir de modification et d'annulation ont fait remarquer que son application ne s'assortissait d'aucune limite. Ainsi, Ted Rogers était d'avis que ce pouvoir ne devrait pas être appliqué indéfiniment et il recommandait que soit fixé un délai de 90 jours. L'Association du Barreau canadien recommandait de son côté que l'article 13 soit modifié, afin que le Cabinet exerce ses pouvoirs d'une façon conforme à l'objet et aux objectifs de la loi.

Dans l'ensemble, le Comité n'est pas convaincu que le pouvoir de modifier et d'annuler devrait être enchâssé dans le projet de loi. Celui d'annuler ou de renvoyer une question, comme dans la *Loi sur la radiodiffusion*, semble suffisant. De plus, selon le Comité, les mesures de protection liées aux examens par le Cabinet que prévoit le projet de loi C-62 sont parfaitement inadéquates, surtout lorsqu'on les compare à celles de la *Loi sur la radiodiffusion*.

We recommend that a “set aside or refer back” power be substituted for the power “to vary or rescind”.

We further recommend that procedures and limits similar to those found in the *Broadcasting Act* be incorporated into Bill C-62 for the operation of the power to set aside or refer back.

#### (g) Clause 14 — Provincial Consultation

Clause 14 requires that the Minister consult with the provinces prior to making recommendations on the exercise of powers contained in clauses 8, 9 and 13.

The Committee agrees with provincial consultation, but we are mindful of the testimony of the Canadian Business Telecommunications Alliance that a legislative requirement to consult, could wipe out any gains made in regulatory lag and could even “... become the thin edge of the wedge in restoring Balkanized regulation”. The Alliance noted that effective provincial input could come through CRTC hearings, which could be held on a regional basis as was pointed out by the Public Interest Advocacy Centre.

The Committee has noted the position advanced by Stentor which stated that “we would not want to see it (consultation) manifest itself in the form of a veto”. Perhaps a time frame could be established in the bill which would make it clear that consultation does not give the provinces a permanent veto over change.

It is important that the provincial minister be able to access his or her federal counterpart. Consultation should be encouraged from both directions.

We recommend that a time frame be placed on consultation by the Minister so that consultation does not become a veto power in the hands of the provinces.

We further recommend that Clause 14 be amended to include the right of a province to initiate consultation with the federal minister on appropriate subjects.

#### (h) Clauses 17-23 — Canadian Carrier Licences

Bill C-62, Part II, seeks to establish a new telecommunication licensing regime. It turned out to be the most controversial part of the bill. The majority of witnesses criticized it as being an unnecessary additional layer of regulation.

The mood of controlled indignation at yet more regulation was well expressed by Telesat Canada in its submission to the Committee.

Nous recommandons de remplacer « le pouvoir de modification ou d’annulation » par « le pouvoir d’annuler ou de renvoyer une question ».

Nous recommandons en outre d’incorporer au projet de loi C-62 des procédures et des limites analogues à celles de la *Loi sur la radiodiffusion*, en ce qui concerne l’exercice du pouvoir d’annuler ou de renvoyer une question.

#### g) Article 14 — Consultation avec les provinces

L’article 14 exige que le ministre consulte les provinces avant de formuler des recommandations quant à l’exercice des pouvoirs conférés par les articles 8, 9 et 13.

Le Comité accepte le principe des consultations provinciales, mais il trouve intéressant à cet égard le témoignage de l’Alliance canadienne des télécommunications d’entreprise. Selon l’organisme, cette exigence de consultations pourrait annuler tous les gains d’efficacité obtenus en réglementation. Cela serait même le signe avant-coureur d’un retour à une fragmentation de la réglementation. Pour l’Alliance, les provinces participeraient efficacement au processus dans le cadre des audiences du CRTC, lesquelles se tiendraient à l’échelle régionale, comme l’a suggéré le Centre pour la défense de l’intérêt public.

De leur côté, les représentants de Stentor ont affirmé qu’ils n’aimeraient pas voir cette consultation prendre la forme d’un veto. Le projet de loi pourrait alors fixer un délai à la consultation, afin de veiller à ce que ce mécanisme ne donne pas aux provinces un droit de veto permanent sur les éventuels changements.

Par ailleurs, il importe que les ministres provinciaux communiquent facilement avec leur homologue fédéral. C’est pourquoi il faut favoriser les échanges dans les deux directions.

Nous recommandons d’imposer une limite du temps à la consultation par le ministre, afin que celle-ci ne se transforme pas en un pouvoir de veto pour les provinces.

Nous recommandons en outre de modifier l’article 14, de façon à donner aux provinces le droit d’entreprendre des consultations avec le ministre fédéral sur des sujets appropriés.

#### h) Articles 17 à 23 — Licences d’entreprise canadienne

La partie II du projet de loi C-62 vise à établir un nouveau régime d’octroi de licences de télécommunication. Elle s’est avérée la plus controversée du projet de loi. La plupart des témoins l’ont critiquée, dénonçant le fait qu’elle constitue une série de règlements superflus.

TéléSAT Canada, dans son mémoire au Comité, a bien exprimé le climat d’indignation retenue devant la perspective de règlements supplémentaires.



When any government proposes to impose a second layer of regulation or controls on an industry that is already more than amply regulated, the members of that industry can be forgiven for asking: "Why?"... and ... "Is this really necessary?"

Such a reaction to this Bill is both predictable and reasonable, given the trend in Canada today towards less — not more — regulation of business and society.

Part II provides that no Canadian carrier may operate without a licence to be issued by the Minister of Communications, and would confer extremely broad discretionary powers upon the Government to issue, renew, amend, suspend or revoke licences, as well as to impose terms and conditions. In fact, the proposed licensing process allows for almost unlimited scope for conditions to be established by Ministerial fiat, thus potentially creating unnecessary and crippling uncertainty for carriers who must of necessity plan for several decades into the future.

Ted Rogers was the only witness to approve of the new ministerial licensing regime. He stated, "We support the licensing criteria envisaged in the bill. There are those who criticize the licensing power as an addition of another layer of unnecessary regulation. We do not agree with this view". Unitel expressed indifference as to whether licensing was undertaken by the Minister or the CRTC in answer to a question put to it by the Committee. Stentor rejected the bill's licensing proposals as imposing a second regulatory regime.

Witnesses pointed out that licensing as set out in the bill would result in the industry being subject to regulation by both the Minister and the CRTC, both of whom may impose criteria which may be conflicting. In the Committee's view, existing carriers, with longstanding records of providing telecommunications service to Canadians, should not receive permanent licenses. The notion of a "permanent licence" advanced by Stentor for established carriers, apparently to be granted virtually automatically, appears to the Committee to accomplish little.

Also as entities which operate under regulatory review today, we do not see any need for a second authority to impose obligations, especially obligations which are not clearly defined in the current proposals. Indeed in an era of open entry

[Traduction]

Lorsqu'un gouvernement se propose d'imposer une deuxième série de règlements ou de contrôles à une industrie qui est déjà plus qu'amplement réglementée, on peut pardonner aux membres de cette industrie de se demander: « Pourquoi? »... et ... « Est-ce réellement nécessaire? »

Une telle réaction à ce projet de loi est à la fois prévisible et raisonnable, étant donné la tendance actuelle au Canada de réduire — et non d'augmenter — le degré de réglementation dans le monde des affaires et dans la société en général.

La partie II prévoit qu'aucune entreprise canadienne ne peut exercer ses activités sans une licence qui doit être octroyée par le ministre des Communications et donnerait au gouvernement des pouvoirs discrétionnaires extrêmement larges en ce qui concerne l'octroi, le renouvellement, la modification, la suspension ou le retrait des licences ainsi qu'en ce qui concerne l'imposition de modalités. En fait, le processus proposé d'octroi de licences permet au ministre d'établir une gamme à peu près illimitée de conditions, créant ainsi, potentiellement, une incertitude inutile et paralysante pour les entreprises qui doivent nécessairement établir des plans pour plusieurs décennies à l'avance.

M. Ted Rogers était le seul témoin à approuver le nouveau régime ministériel d'octroi de licences. Il a déclaré: (traduction) « Nous appuyons les critères d'octroi de licences prévus dans le projet de loi. Il y en a qui critiquent le pouvoir de délivrer des licences, qu'ils perçoivent comme l'addition d'une autre série superflue de règlements. Nous ne partageons pas ce point de vue. » De son côté, questionnée par le Comité, la société Unitel s'est montrée indifférente sur le fait de savoir qui, du ministre ou du CRTC, devait octroyer les licences. Quant à Stentor, il a rejeté ces propositions d'octroi, qui représenteraient selon lui un deuxième régime de règlements.

Plusieurs témoins ont souligné que l'octroi de licences établi dans le projet de loi aurait pour résultat d'assujettir l'industrie aux règlements établis à la fois par le ministre et par le CRTC, chacune de ces instances pouvant imposer des critères éventuellement conflictuels. Pour le Comité, les entreprises existantes, qui fournissent depuis longtemps des services de télécommunication aux Canadiens, ne devraient pas obtenir de licences permanentes. La notion de « licence permanente » proposée par Stentor pour les entreprises établies, et qui serait apparemment octroyée presque automatiquement, semble revêtir peu d'intérêt aux yeux du Comité.

Ces entreprises exerçant déjà leurs activités en vertu d'un régime réglementaire, nous ne voyons pas le besoin de leur imposer des obligations venant d'une deuxième autorité, surtout si ces obligations ne sont pas clairement définies dans

competition recently announced by the CRTC, additional licensing barriers imposed only on new entrants over and above interconnection permission required from the CRTC, seems incongruous.

The Minister put forward three reasons for the licensing regime. First, it was necessary to enforce Canadian ownership requirements. However, the Committee was told that this could be done readily in the Act itself, or through the CRTC, as in the *Broadcasting Act*. Second, the Minister said it may be necessary for the purposes of entry control. Again, this responsibility could be undertaken by the CRTC and does not seem to warrant a new layer of regulation. The Canadian Bar Association stated, for facilities which do not use scarce radio spectrum, no restriction should be placed on the installation of copper or fibre optic cable transmission facilities: "The market mechanism provides a useful and cost-effective means of allocating investments in such privately owned resources."

The third reason for the Part II licensing regime, "provincial consultation", has caused the Committee concern. The Minister has indicated to the Committee that there will need to be bilateral consultation agreements between the federal government and individual provinces. He stated that, "one of the advantages of the new bill to the provinces is that it gives them input and that we must consult. In cases where an agreement arises as a result of this consultation, there must be some method of enforcing a decision". The notion of unique agreements with individual provinces made under a departmental licensing power, is of great concern to the Committee. It is our view that it could lead once again to the very fragmentation or Balkanization which has plagued Canadian telecommunications. It would seem to us to be most unwise to put into Bill C-62 a power which could so easily undermine the primary justification of the legislation itself — national regulation for a national industry.

The Committee has three options in relation to recommendations it could make for Part II. First, it could recommend appropriate procedures and limits to the extent of conditions. Second, it could recommend moving licensing to the CRTC. Third, it could recommend that the licensing regime be abolished. After much thought and deliberation, the Committee has concluded that it should recommend abolition. The only possibly valid ground it sees for retention is provincial consultation. However, it is of the view that the appropriate form of consultation may be achieved through means which do not threaten the opportunity for a genuine national telecommunications policy.

les propositions actuelles. À une époque où règne la concurrence, comme l'énonçait récemment le CRTC, il semble incongru de s'imposer qu'aux nouveaux arrivants des obstacles supplémentaires à l'octroi de licences, en plus de l'autorisation du CRTC sur les interconnexions.

Le ministre a donné trois raisons pour justifier le régime d'octroi de licences. D'abord, il fallait faire respecter les exigences en matière de propriété canadienne. Cependant, selon certains, cela pourrait aisément être accompli par la loi elle-même ou par l'entremise du CRTC, comme dans la *Loi sur la radiodiffusion*. Deuxièmement, le ministre a dit que le régime permettrait de contrôler les nouveaux arrivants. Encore une fois, cette responsabilité pourrait être attribuée au CRTC et ne justifie pas une nouvelle série de règlements. Pour l'Association du Barreau canadien, aucune restriction ne devrait être imposée à l'installation de câbles de transmission en cuivre ou en fibre optique par les entreprises qui n'utilisent pas le spectre limité des fréquences radio. « Les forces du marché constituent un moyen utile et rentable de distribuer les investissements dans ces ressources dont la propriété est privée. »

La troisième justification du régime d'octroi de licences prévu par la partie II, la « consultation des provinces », préoccupe le Comité. Le ministre nous a indiqué que le gouvernement fédéral et les provinces devront conclure des accords bilatéraux de consultation. Selon lui, un des avantages du projet de loi pour les provinces est, d'une part, qu'il leur permet d'intervenir et que, d'autre part, le gouvernement fédéral doit les consulter. Si un accord survenait à la suite de cette consultation, il devrait exister un moyen de rendre la décision exécutoire. Le Comité craint la notion d'accords uniques avec chaque province, conclus en vertu d'un pouvoir d'octroi de licences confié au ministère. À notre point de vue, cela risque de mener encore une fois à ce fléau qu'est la fragmentation des télécommunications canadiennes. Il nous semble déraisonnable d'enchaîner dans le projet de loi C-62 un pouvoir qui contredirait la principale justification de la loi, soit une réglementation nationale pour une industrie nationale.

Le Comité a envisagé trois recommandations pour la partie II. Il s'agit d'abord de l'adoption de procédures et de limites appropriées aux conditions. Deuxièmement, le pouvoir d'octroi de licences pourrait être transféré au CRTC. Troisièmement, le régime d'octroi de licences pourrait être aboli. Après avoir longuement réfléchi et délibéré, le Comité a décidé de recommander l'abolition de ce régime. La seule raison qui l'inciterait à le conserver est la consultation des provinces. Or, il est d'avis que l'on peut concevoir un mode de consultation efficace, sans pour autant menacer l'instauration d'une véritable politique de télécommunication nationale.



**We recommend the elimination of clauses 17, 19, 20, 21, 22 and 23 from Bill C-62 so that there will be no Ministerial licensing scheme for Canadian carriers.**

**(i) Clause 18 — Canadian Ownership Rules**

Most witnesses appearing before our Committee were supportive of the inclusion of Canadian ownership rules in Bill C-62. Telesat Canada and the Canadian Satellite Users Association stated that less than eighty per cent but more than fifty per cent should satisfy the Canadian content requirement. Witnesses such as Ted Rogers also stated that telecommunications is a capital intensive business and for that reason a number less than eighty per cent would be welcomed. Mr. Rogers also said that it is important that holding companies not be subject to the limit of eighty per cent. It was suggested that the two-thirds rule which is found in departmental literature be enshrined in law.

Your Committee is also concerned as to the necessity for the inclusion of clause 29 in the bill, which allows the Minister to define what is "Canadian" through the publication of regulations. It would seem that this power is unnecessary.

**We recommend that clause 18 be redrafted containing general ownership requirements for Canadian carriers.**

**We recommend that holding companies be brought within the ownership requirements of this clause but at a lower level of two-thirds Canadian ownership.**

**(j) Clause 39 — Forbearance**

Forbearance lies at the heart of Bill C-62. As the Minister stated, "This marks a substantial change in philosophy from one of government regulating every aspect of the industry, to one which allows the marketplace to do so whenever competition is sufficient to ensure an open market".

There was great support for the principle of forbearance and the Committee heard a wide range of views on clause 39. Unitel suggested that the Commission should only forbear where it has made a determination that, in addition to there being a sufficient level of competition, there would be no dominant carrier in the market. Several witnesses, including CBTA thought that there should be a presumption in favour of forbearance where there was competition. Telesat proposed that there be a switch in the onus of proof under subclause 39(2) before there be any reassertion of regulation. Stentor suggested that it should be granted whenever it was in the public interest to do so. This view was echoed by the Government of Saskatchewan on behalf of SaskTel:

**Nous recommandons l'élimination des articles 17, 19, 20, 21, 22 et 23 du projet de loi C-62, pour que le ministre n'ait pas à régir l'octroi de licences aux entreprises canadiennes.**

**i) Article 18 — Règles de propriété canadienne**

La plupart des témoins qui ont comparu devant notre Comité appuyaient l'inclusion de règles de propriété canadienne dans le projet de loi C-62. Selon Télésat Canada et l'Association canadienne des utilisateurs de satellites, il faudrait exiger une proportion de 50 à 80 % de contenu canadien. Certains témoins dont Ted Rogers ont déclaré que les télécommunications sont une industrie capitaliste: c'est pourquoi ils verraient d'un bon oeil un chiffre inférieur à 80 %. Pour M. Rogers, il est aussi important que des sociétés de portefeuille ne soient pas soumises à la limite de 80 %. La règle des deux tiers mentionnée par les documents ministériels devrait être enchâssée dans la loi, ont suggéré certains.

Le Comité s'interroge aussi sur la nécessité d'inclure dans le projet de loi l'article 29, qui permet au ministre de définir ce qui est canadien par l'entremise de la publication de règlements. En effet, il semble que ce pouvoir soit inutile.

**Nous recommandons de modifier l'article 18, de façon à inclure les règles générales de propriété imposées aux entreprises canadiennes.**

**Nous recommandons en outre que les règles de propriété de l'article 18 visent aussi les sociétés de portefeuille, mais à un degré inférieur, soit deux tiers de propriété canadienne.**

**j) Article 39 — Abstention**

L'abstention est au coeur du projet de loi C-62. Comme le ministre l'a affirmé, cette mesure marque un changement de principe substantiel: plutôt que de réglementer chaque aspect de l'industrie, le gouvernement laisse les forces du marché le faire lorsque la concurrence est suffisante pour assurer un marché libre.

Le principe de l'abstention a obtenu un appui important, et le Comité a entendu bien des points de vue au sujet de l'article 39. Pour Unitel, le Conseil ne devrait se prévaloir du droit d'abstention que lorsqu'il a déterminé que, outre la présence d'une concurrence suffisante, aucune entreprise ne dominerait le marché. Selon plusieurs témoins, notamment l'Alliance canadienne des télécommunications de l'entreprise, il devrait y avoir une présomption en faveur de l'abstention lorsqu'il y a concurrence. Télésat a proposé qu'on déplace le fardeau de la preuve prévu au paragraphe 39(2) avant de réimposer la réglementation. Pour sa part, Stentor a suggéré que le pouvoir d'abstention soit accordé à chaque fois que cela serait dans l'intérêt public. C'était aussi l'opinion du gouvernement de la Saskatchewan, qui parlait au nom de SaskTel:

Our recommendation with respect to clause 39 is that if you really want to provide for a forbearance test that is capable of withstanding the test of time and allowing regulation to be truly adaptive, then simply allow the Commission to forbear from regulation where they find it to be in the public interest. ...In our opinion the test set forth in clause 39 is not a neutral test for the phone companies nor is it a test that SaskTel will find very easy to satisfy in a small marketplace that many competitors may actually shun.

The CRTC remained steadfast to clause 39 as drafted. It was of the view that the Stentor/Saskatchewan approach would be too wide open, while the Unitel concern for dominant carriers overlooked the regulators discretion under clause 39 to determine whether this is an adequate level of competition.

The Vice-Chairman of the CRTC stated:

In looking at the proposed section (39), we have concluded that it has been well drafted by the drafters of the legislation, that in fact it achieves a balance that enables the Commission to make a determination on the basis that there is sufficient competition and that there is no cross subsidization from monopoly services to competitive services.

We see merit in a presumption of regulatory forbearance where effective competition exists and a presumption that forbearance once exercised should continue unless criteria have been established sufficient to reverse the decision to forbear.

The Committee heard from the Director of Investigation and Research, Bureau of Competition Policy. He said "there is great confusion and uncertainty as to the role of competition law in areas subject to regulation". As regulatory supervision is lightened by way of exemption or forbearance, it seems likely that there will be a gap between regulation and competition law. As well, as competition starts to play an increasing role throughout the telecommunication industry, regulators and government will be in need of expert advice from the Bureau of Competition Policy on a sustained basis.

The Committee was impressed by the suggestion of the Canadian Bar Association that Parliament, rather than waiting for litigation to resolve the future role of competition law in telecommunications, should take the initiative and deal directly with this issue itself. There should, as well, be provision for consultation with the Director in the exercise of the exemption and forbearance powers. As the Canadian Bar Association stated, "This Section is of the view that inclusion of a provision clarifying the issue as to whether or not the

Nous avons une recommandation à faire à l'égard de l'article 39. Si l'on veut vraiment prévoir un critère d'abstention susceptible de durer et de permettre une réglementation assez souple, il suffit d'autoriser le Conseil à ne pas exercer ses pouvoirs de réglementation s'il juge que cela sert l'intérêt public. [...] Selon nous, le critère prévu à l'article 39 n'est pas neutre pour les compagnies de téléphone et il sera très difficile à SaskTel de le remplir dans un marché restreint que bon nombre de concurrents peuvent contourner.

Le CRTC demeure cependant résolu à conserver le libellé de l'article 39. Pour lui, l'approche de Stentor et de la Saskatchewan est beaucoup trop générale, alors que l'intérêt d'Unitel pour les grandes entreprises fait abstraction du pouvoir discrétionnaire que l'article 39 confère au Conseil pour déterminer si le degré de concurrence est suffisant.

Le vice-président du CRTC a déclaré ce qui suit:

Notre étude de l'article proposé (39) nous a permis de conclure que les rédacteurs de la loi avaient fait du bon travail, que l'article permet de fait d'atteindre un équilibre grâce auquel le Conseil peut déterminer que la concurrence est suffisante et qu'il n'y a pas d'interfinancement des services axés sur la concurrence à partir des services monopolistiques.

Nous considérons que le principe d'abstention réglementaire est valable s'il y a une concurrence efficace tout comme le principe selon lequel l'abstention, une fois appliquée, devrait se poursuivre à moins que des critères n'aient été établis qui permettent de renverser la décision de recourir à l'abstention.

Le Comité a entendu le témoignage du directeur des enquêtes et recherches du Bureau de la politique de concurrence. Selon celui-ci, il règne une grande confusion et une grande incertitude quant au rôle de la loi sur la concurrence dans les secteurs soumis au règlement. La supervision réglementaire étant allégée par l'exemption ou par l'abstention, il y aura probablement une zone grise entre le règlement et la loi relative à la concurrence. De même, à mesure que la concurrence jouera un rôle plus important dans toute l'industrie des télécommunications, les organismes de réglementation et le gouvernement auront besoin de façon soutenue des conseils d'experts du Bureau de la politique de concurrence.

Le Comité retient particulièrement une des suggestions de l'Association du Barreau canadien, qui propose que le Parlement, au lieu d'attendre un litige pour déterminer précisément le futur rôle de la loi relative à la concurrence dans les télécommunications, prenne l'initiative et s'occupe lui-même de la question. Certaines dispositions devraient aussi prévoir une consultation du directeur au moment de recourir aux pouvoirs d'exemption et d'abstention. L'Association du Barreau canadien a fait remarquer que, dans l'optique de cet



*Competition Act* applies when there is a forbearance order in place would provide much greater certainty as to the rules that govern the conduct of carriers who supply services in competitive markets.”

**We recommend that clause 39 be amended to create a presumption in favour of forbearance where effective competition exists.**

**We further recommend that the role of competition policy be addressed directly in the legislation and that provision be made for consultation with the Director of the Bureau of Competition Policy in the exercise of the exemption and forbearance powers.**

#### **(k) Clause 46 — Unsolicited Telecommunications**

This clause deals specifically with unwanted phone calls and junk faxes. It also raises the larger theme of the right to privacy. The Committee previously noted that a reference to an explicit right to privacy was missing from the list of objectives in clause 7 and we recommended that the protection of the right to privacy be included as a specific objective.

On 13 May, 1992, the Minister of Communications announced that his department would conduct broadly based public consultations to develop a set of telecommunications privacy principles to address growing public concerns. These principles are intended to guide federally regulated industries, and we strongly support this initiative.

We also note that three other bills introduced by the Government contain broad regulatory powers with regard to privacy - clause 459 of Bill C-19, An Act respecting banks and banking; clause 489 of Bill C-28, an Act respecting insurance companies and fraternal benefit societies; and clause 444 of Bill C-4, An Act to revise and amend the law governing federal trust and loan companies and to provide for related and consequential matters. The provisions in these three bills enable the Governor in Council to make regulations governing the use by a company or bank of any information supplied to it by its customers.

The Committee recommends that clause 46 be amended to include a new subclause, or that a new clause be added, giving the CRTC the general power to make regulations governing the protection of the right to privacy in telecommunications matters. This would provide the CRTC with express authority to achieve the proposed objective of protecting the right to privacy. It also would enable the CRTC to deal with all aspects of privacy in telecommunications matters and not only with unsolicited messages which, as stated by the Privacy Commis-

sionnaire, il faudrait qu'une disposition précise si la *Loi sur la concurrence* s'applique dans le cas d'une ordonnance d'abstention; cela clarifierait davantage les règles qui gouvernent la conduite des entreprises fournissant des services dans des marchés concurrentiels.

**Nous recommandons de modifier l'article 39, de façon à créer une présomption en faveur de l'abstention lorsqu'une concurrence efficace existe.**

**Nous recommandons en outre que la loi précise le rôle de la politique de concurrence et qu'une disposition prévoit la consultation du directeur du Bureau de la politique de concurrence, au moment de recourir aux pouvoirs d'exemption et d'abstention.**

#### **k) Article 46 — Télécommunications non sollicitées**

Cet article traite spécifiquement des appels téléphoniques non sollicités ou de la publicité par télécopieur. Il aborde aussi le thème plus large du droit à la vie privée. Le Comité avait déjà fait remarquer que les objectifs de l'article 7 ne faisaient pas spécifiquement allusion au droit à la vie privée. Nous avons donc recommandé que la protection de ce droit soit incluse à titre d'objectif spécifique.

Le 13 mai 1992, le ministre des Communications a annoncé que son ministère mènerait de vastes consultations publiques afin d'élaborer un ensemble de principes gouvernant la protection de la vie privée dans les télécommunications, pour répondre aux préoccupations croissantes du public à ce sujet. Ces principes visent à guider les industries sous réglementation fédérale, initiative que nous appuyons fortement.

Par ailleurs, trois autres projets de loi présentés par le gouvernement renferment des pouvoirs réglementaires généraux concernant la protection de la vie privée: article 459 du projet de loi C-19, Loi sur les banques et les opérations bancaires, l'article 489 du projet de loi C-28, Loi concernant les sociétés d'assurances et les sociétés de secours mutuels, et l'article 444 du projet de loi C-4, Loi remaniant et modifiant la législation régissant les sociétés de fiducie et de prêt fédérales et comportant des mesures connexes et corrélatives. Les dispositions de ces trois projets de loi permettent au gouverneur en conseil d'établir des règlements sur l'utilisation par une société ou une banque de toute information que lui fournissent ses clients.

Le Comité recommande que l'article 46 soit modifié, pour y inclure une disposition donnant au CRTC le pouvoir général d'établir des règlements concernant la protection de la vie privée dans toute question relative aux télécommunications. Ainsi, il aurait le pouvoir exprès de réaliser l'objectif de protection de ce droit. Cela permettrait aussi au CRTC de traiter tous les aspects de la vie privée dans le domaine des télécommunications et non seulement les messages non sollicités qui, comme l'a souligné le Commissaire à la

sioner, are but one aspect of privacy concerns in the telecommunications field.

It is the view of the Privacy Commissioner that the bill could be greatly improved if the bill itself or the regulations made thereunder were to outline the privacy principles and standards which telecommunications services must meet if they are to be licensed. The Committee clearly favours the second approach, and that is why it recommends giving the CRTC the necessary regulatory power to protect the right to privacy. The appropriate regulations could be fashioned by the CRTC using the findings and recommendations of the working group set up by the Minister to examine privacy issues in telecommunications matters. The Privacy Commissioner is participating in the working group set up by the Minister. The Committee urges them to consider the principles and standards of informed consent, cost neutrality and transparency, which he raised with the Committee.

**We recommend that clause 46 be amended or a new clause added to include a specific right to privacy, to balance freedom of expression.**

**We recommend that clause 46 be amended or a new clause added to include a general power for the CRTC to make regulations in telecommunications matters governing the protection of the right to privacy of individuals.**

#### **(1) Clauses 64-67 — CRTC Decisions**

A number of witnesses expressed concern over delays experienced in receiving decisions from the CRTC. Telesat suggested that the bill be amended to add prescribed time limits for the rendering of CRTC decisions.

Both Telesat and the Canadian Business Telecommunications Alliance recommended that limits be set at six months for licensing matters and 90 days for tariff rulings.

Your Committee fully appreciates the heavy workload of the Commission and the complexity of the tasks which it undertakes. The Committee also believes criticism of the so called delays would be lessened if the CRTC explained why certain decisions were not forthcoming in a timely fashion.

**We recommend that consideration be given to placing time limits on the CRTC with regard to rendering decisions - six months in relation to licensing matters and 90 days for tariff rulings.**

protection de la vie privée, ne sont qu'un aspect de la question dans le secteur des télécommunications.

Selon le Commissaire à la protection de la vie privée, on améliorerait grandement le projet de loi si le texte lui-même (ou les règlements connexes) énumérait les normes et principes de protection de la vie privée imposés aux services de télécommunications qui veulent obtenir une licence. Le Comité est nettement en faveur de la deuxième option, et recommande donc qu'on accorde au CRTC le pouvoir réglementaire nécessaire pour protéger le droit à la vie privée. Le CRTC pourrait formuler le règlement approprié à l'aide des constatations et des recommandations du groupe de travail mis sur pied par le ministre pour examiner les questions ayant trait à la vie privée dans le domaine des télécommunications. Le Commissaire à la protection de la vie privée participe d'ailleurs à ce groupe de travail. Le Comité presse les membres du groupe d'étudier les principes et les normes relatifs au consentement informé, à la neutralité des coûts et à la transparence, dont le Commissaire lui a parlé.

**Nous recommandons de modifier l'article 46 ou d'ajouter un nouvel article de façon à inclure un droit spécifique à la vie privée qui ferait pendant à la liberté d'expression.**

**Nous recommandons en outre de modifier l'article 46 ou d'ajouter un nouvel article de façon à donner au CRTC le pouvoir général d'établir des règlements sur la protection du droit à la vie privée des particuliers dans le domaine des télécommunications.**

#### **1) Articles 64 à 67 — Décisions du CRTC**

Un certain nombre de témoins se sont inquiétés des délais subis dans l'attente des décisions du CRTC. C'est ainsi que Télésat a suggéré d'ajouter au projet de loi une disposition sur les délais prescrits pour la prise de décisions par le CRTC.

Télésat et l'Alliance canadienne des télécommunications de l'entreprise ont recommandé qu'une limite de six mois soit imposée pour les questions d'octroi de licence et de 90 jours pour les décisions concernant la tarification.

Notre Comité comprend tout à fait que le Conseil a une lourde charge de travail à assumer et que ses tâches sont complexes. Il nous semble aussi que les soi-disant retards seraient moins critiqués si le CRTC expliquait pourquoi il ne peut rendre certaines décisions en temps opportun.

**Nous recommandons qu'on envisage d'imposer des limites de temps au CRTC en ce qui concerne la prise de décisions: six mois pour les questions d'octroi de licences et 90 jours pour les décisions en matière de tarification.**



**We recommend that if the CRTC is not able to meet these deadlines, it be required to make public the reasons as to why a decision is not forthcoming within the required timeframe.**

## **7. OTHER CONCERNS OF THE COMMITTEE**

The Committee was fortunate to receive a number of very valuable submissions on more technical matters. These included those from the Media and Communications Law Section of the Canadian Bar Association (CBA), Telesat Canada (Telesat), Stentor Telecom Policy Inc. (Stentor), Rogers Communications Inc. (Rogers) and the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission (CRTC).

The Committee is of the view that these more technical submissions raise important issues which will need to be addressed in any fine-tuning of Bill C-62. In order to facilitate this process, this section will highlight the particular contribution made by these witnesses (and, on specific matters, those of several other witnesses) to the Senate pre-study process. We endorse their call for careful consideration of their proposals.

The technical submissions touch many clauses of Bill C-62, and they are grouped in this section under four heads: definitions, regulatory authority, carrier powers and drafting issues.

### **(a) Definitions**

In its submission, the CRTC, after noting the critical importance of the proposed new definitions in clause 2 of "Canadian carrier," "telecommunications common carrier," and "transmission facility," expressed its concern at the apparent ambiguity in the definition of "transmission facility" which is woven into the other two definitions. This ambiguity appears to be introduced by the exclusion of any facility that is auxiliary to a switching or processing apparatus. There would seem to be merit in the CRTC's recommendation that this ambiguity could be removed by clearly setting out what is meant to be included and excluded. This could be done by including one or more additional examples of "facilities auxiliary to a switching or processing apparatus", as well as one example that is not "auxiliary" to such an apparatus.

The CBA notes that "telecommunications common carrier" is defined as those carriers providing services "to the public" for compensation. As the term "public" is not defined in Bill C-62, questions will arise as to whether certain transactions will be considered "non-public". This issue is further clouded by an unexplained abandonment of the expression "to the public or to any person" heretofore employed in the *Railway Act*. This too would seem to be a matter which needs to be addressed. As well, the CBA suggests that it might be well to avoid the seemingly contradictory notion of charging

**Nous recommandons en outre que, s'il ne peut respecter ces délais, le CRTC ait à rendre publiques les raisons pour lesquelles il n'a pu prendre une décision dans les délais impartis.**

## **7. AUTRES PRÉOCCUPATIONS DU COMITÉ**

Le Comité a eu la chance de recevoir plusieurs mémoires de grande valeur sur des questions plus techniques, provenant notamment de la section du Droit de l'information et des télécommunications de l'Association du Barreau canadien (ABC), de Télésat Canada (Télésat), de Stentor Télécom Inc. (Stentor), de Rogers Communications Inc. (Rogers) et du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes (le CRTC).

Le Comité est d'avis que ces mémoires plus techniques soulèvent d'importantes questions qu'il faudra traiter pour raffiner le projet de loi C-62. Afin de faciliter ce processus, nous soulignons dans cette partie du rapport les contributions particulières de ces témoins (et, pour des sujets spécifiques, celles d'autres témoins) à l'étude préliminaire par le Sénat. Nous appuyons leur demande d'une étude attentive de leurs propositions.

Ces mémoires techniques touchent de nombreux articles du projet de loi C-62 et sont regroupés dans la présente section sous quatre rubriques: définitions, organisme de réglementation, pouvoirs des entreprises et rédaction.

### **a) Définitions**

Dans son mémoire, le CRTC note l'importance majeure des nouvelles définitions incluses dans l'article 2, d'« entreprise canadienne » d'« entreprise de télécommunication », et d'« installation de transmission », mais il exprime son inquiétude devant l'ambiguïté apparente de la définition d'« installation de transmission » qui est intégrée dans les deux autres définitions. Cette ambiguïté semble découler de l'exclusion de tout appareil auxiliaire à un appareil servant à la commutation ou au traitement. Nous jugeons très valable la recommandation du CRTC selon laquelle on supprimerait cette ambiguïté en définissant clairement de ce qui doit être inclus et ce qui doit être exclus. On pourrait y arriver en rajoutant au moins un exemple d'« appareils auxiliaires à un appareil servant à la commutation ou au traitement », ainsi qu'un exemple de ce qui n'est pas « auxiliaire » à un tel appareil.

L'Association du Barreau canadien (ABC) fait remarquer que les « entreprises de télécommunications » sont définies comme celles qui fournissent des services « au public » moyennant contrepartie. Le terme « public » n'étant pas défini dans le projet de loi C-62, il faudrait savoir si l'on peut considérer certaines transactions comme « non publiques ». L'abandon inexplicé de l'expression « au public ou à toute personne », employée auparavant dans la *Loi sur les chemins de fer*, complique encore la question. Il s'agit, semble-t-il, d'un sujet dont il faut aussi s'occuper. Selon l'ABC, il serait

a rate which includes no charge. Their recommendation is that the definition of "rate" should be amended by replacing the words, "rate including no charge" with the words, "rate including no consideration." This seems to be a sensible suggestion.

Clause 30 expands the definition of "telecommunications service" for the purposes of Part III (Rates, Facilities and Services) and Part IV (Administration) to include services "incidental to the business of providing telecommunications services." This, the CBA submission points out, will have very significant consequences because all telecommunications services provided by Canadian carriers have to be provided in accordance with approved tariffs and all other conditions of service imposed by the CRTC. This would mean that immediately upon the enactment of Bill C-62, carriers would have to cease from providing customer premises equipment (CPE) until the CRTC issued a forbearance or Cabinet an exemption. Similarly, radio common carriers, paging companies, resellers owning some transmission facilities and cable television companies engaging in telecommunications (non-broadcasting) activities, would immediately have to file tariffs until there could be forbearance or exemption.

While the CBA did not make any specific recommendations in regard to this prospect of disruption caused by the imposition of tariffing on services providers who are not at present required to file tariffs, it would seem that additional thought needs to be given to reducing the abrupt imposition, and subsequent pressure for hasty forbearance or exemption, of tariff requirements.

#### **(b) Regulatory Authority**

##### **(i) CRTC**

Stentor questions the need for clause 40, which would authorize the CRTC to order a carrier to offer a service currently being provided by an affiliate, or to discontinue offering a service which is subject to competition. Stentor contends that because the regulator is currently committed to accounting techniques rather than structural separation, this power is "anachronistic" and clause 40 should be deleted. As well, it is argued that this provision might be used to require structural separation of activities which can more efficiently be offered within a single business unit.

Dangers of potential misuse, or a present-day disinclination to employ a regulatory power, would not appear in themselves to be valid grounds for the deletion of clause 40. As well, the Canada-U.S. Free Trade Agreement (FTA) requires Canada to be prepared to employ structural separation in regulating enhanced telecommunications services. On the other hand, as

opportun en outre d'éviter la notion apparemment contradictoire d'imposition d'un tarif qui n'entraîne aucune contrepartie. L'Association recommande, dans la version anglaise, que la définition de « rate » soit modifiée pour remplacer les mots « rate including no charge » par les mots « rate including no consideration ». Cette suggestion semble valable.

L'article 30 élargit la définition de « service de télécommunications », au titre de la partie III (tarifs, installations et services) et de la partie IV (application), pour comprendre les services « accessoires à la fourniture de services de télécommunication ». Le mémoire de l'ABC souligne qu'il en découlera des conséquences très importantes, car tous les services de télécommunication fournis par les entreprises canadiennes doivent se conformer à la tarification approuvée et à toutes les autres conditions d'exploitation imposées par le CRTC. Dès l'entrée en vigueur du projet de loi C-62, les entreprises devraient donc cesser de fournir de l'équipement à leurs clients jusqu'à ce que le CRTC se prévale du droit d'abstention, ou le Cabinet du droit d'exemption. De la même manière, les entreprises de radiodiffusion, les entreprises de téléappel, les revendeurs possédant des installations de transmission et les entreprises de câblodiffusion qui exercent des activités de télécommunication (mais non de diffusion), devraient immédiatement soumettre une grille tarifaire jusqu'à ce qu'il y ait abstention ou exemption.

L'ABC n'a pas soumis de recommandation spécifique en ce qui concerne cette perspective de perturbations causées par l'imposition d'une tarification aux fournisseurs de services qui n'ont pas, actuellement, à déposer une grille tarifaire. Cependant, il faudrait apparemment songer à modérer l'imposition brutale d'exigences en matière de tarification et les pressions subséquentes visant une abstention ou une exemption hâtives.

#### **(b) Organismes de réglementation**

##### **(i) LE CRTC**

Stentor remet en question l'utilité de l'article 40, qui permettrait au CRTC d'ordonner à une entreprise d'offrir un service déjà fourni par une filiale, ou de cesser d'offrir un service qui est sujet à la concurrence. Selon cette firme, l'organisme de réglementation s'intéresse davantage aux techniques comptables qu'à la séparation structurelle; ce pouvoir lui semble « anachronique » et l'article 40 devrait donc être aboli. Stentor affirme également qu'il faudrait utiliser cette disposition pour exiger une séparation structurelle d'activités qui peuvent être offertes de manière plus efficace par une seule entité.

En eux-mêmes, les risques d'abus et la tendance actuelle à ne pas employer le pouvoir réglementaire ne justifieraient pas la suppression de l'article 40. Par ailleurs, l'Accord de libre-échange canado-américain oblige le Canada à se préparer à utiliser la division structurelle pour réglementer des services de télécommunication plus avancés. Par ailleurs, comme l'a



the CBA pointed out, this clause appears to allow for an order to a carrier to dispose of a particular line of business to an unrelated party. Such a power would not seem to be justified.

Clause 34 seems in need of reconsideration and was a matter on which a number of witnesses appeared to be at cross purposes before the Committee. While praised for its clarity by the Canadian Satellite Users Association, Rogers criticized it for not including subsection 340(4.1) of the *Railway Act*. This, it was said, would deprive the Commission of an important power to aid the broadcasting system. On the other hand, Telesat was strongly of the view that clause 34's broadcasting objective could be pursued to its detriment.

In a lengthy and carefully reasoned section in its submission, entitled "Broadcasting Objectives vs Fair Telecommunications Regulation?", Telesat raised significant issues of overbreadth and the danger of undermining the bill's overall stand against preferential tolls. It would seem to the Committee that Telesat's submission contains the basis on which it would be possible to achieve the objective of aiding the broadcasting system without doing so at the expense of principle, or to the detriment of one of the carriers.

The Committee heard many witnesses praise the new regulatory flexibility which would be granted to the CRTC in subclause 33(5). However, as the CBA pointed out, this flexibility does not reach as far as the Department of Communications believes it will. Clearly, an amendment will be required if a social contract type of regulation is thought appropriate. As the CBA noted, it would be necessary to relieve a carrier of tariffing and related restrictions to achieve the benefits of that particular innovative form of regulation.

Telesat pointed out how broad the proposed provision is with respect to services at reduced rates or at no charge. It would seem that some thought might be given to confining this provision (subclause 33(6)(b)) to charitable or similar institutions as undifferentiated disadvantage might prove too broad.

In light of the expressions of concern heard before the Committee at growing concentration in the Canadian telecommunications industry, the CRTC's alarm at the proposal in clause 131 to repeal section 11 of the newly-enacted *Telesat Canada Act* seems to be entirely warranted. This section requires approval by the CRTC prior to the acquisition of control of Telesat. Its removal does not seem to make any sense as the CRTC will continue to have the same power of approval over Bell Canada and Teleglobe. As the CRTC notes, "The proposed repeal is especially puzzling in view of the fact that the *Telesat Act* is the most recent of the three

fait remarquer l'Association du Barreau canadien, cette disposition pourrait permettre d'ordonner à une entreprise de télécommunication d'abandonner une activité particulière à un tiers. Un tel pouvoir ne paraît pas justifié.

Quant à l'article 34, il semble nécessaire de le réexaminer: il a suscité des prises de positions opposées devant le Comité. L'Association canadienne des utilisateurs de satellites a loué la clarté de son libellé, mais Rogers l'a critiqué parce qu'il n'incluait pas le paragraphe 340(4.1) de la *Loi sur les chemins de fer*. Selon certains, le Conseil se trouverait ainsi privé d'un pouvoir important pour venir en aide au régime de radiodiffusion. Télésat, par contre, affirmait avec vigueur que l'objectif de l'article 34 sur le plan de la radiodiffusion pourrait être à son détriment.

Dans son mémoire, Télésat a présenté un long et minutieux exposé confrontant les objectifs de radiodiffusion et l'équité de la réglementation. Cette société a ainsi soulevé des questions importantes sur la portée excessive des règles et sur les risques de compromettre l'opposition aux taux préférentiels qu'on trouve dans le projet de loi. Selon le Comité, le mémoire de Télésat propose des moyens d'aider le système de radiodiffusion, sans pour autant compromettre le principe en cause ni porter atteinte à une entreprise de télécommunication en particulier.

Un grand nombre de témoins ont loué la flexibilité réglementaire que le paragraphe 33(5) accorde au CRTC. Mais, comme l'a fait remarquer l'Association du Barreau canadien, la marge de manoeuvre ne serait pas aussi grande que le laisse croire le ministère des Communications. Sans aucun doute, il faudrait modifier l'article si l'on jugeait appropriée une réglementation du type « contrat social ». Ainsi que l'affirme l'ABC, il serait nécessaire de soustraire les entreprises de télécommunication aux restrictions tarifaires et connexes, pour tirer partie de cette forme innovatrice de réglementation.

Télésat a souligné la grande portée de l'alinéa 33(6)b). Il faudrait peut-être envisager de limiter la disposition qui porte sur les services offerts, à tarif réduit ou gratuitement, aux organismes de bienfaisance et autres établissements semblables. L'application sans distinction de cet alinéa serait peu judicieuse à cause de sa trop grande portée.

Certains témoins s'inquiètent de la concentration croissante des entreprises de télécommunications au Canada. C'est donc avec raison, semble-t-il, que le CRTC s'alarme du fait que l'article 131 propose l'abrogation de l'article 11 de la nouvelle *Loi relative à Télésat Canada*. En vertu de cet article, quiconque veut avoir une participation majoritaire dans Télésat doit obtenir d'abord l'approbation du CRTC. Or, la suppression de l'article n'est pas logique, puisque le CRTC aura le même pouvoir d'approbation à l'égard de Bell Canada et de Téléglobe. Comme le fait remarquer le CRTC, la proposition est d'autant plus étonnante que la *Loi relative à Télésat* est la

amendments, and must be taken to be Parliament's most recent pronouncement upon the need for the powers in question."

Finally, with respect to regulatory authority, a number of relatively narrow, but important, issues were raised before the Committee and call for serious consideration. First, the CBA, while welcoming the new advice power in general, has reservations on how it would work in practice and suggested an amendment to provide for greater disclosure; second, Stentor urges that the provision of the *Railway Act* requiring seeking of an agreement before going to the regulator on an interconnection issue be carried over in the new legislation; third, Telesat cautions that the Cabinet review power must take into account the possibility that a decision may be made on an order of the Federal Court; fourth, Rogers suggests that inquiry officers be given authority to deal with claims to confidentiality; fifth, Call-Net urges in follow up correspondence with the Committee that since clause 44 appears to deal comprehensively with claims to confidentiality, provision should be made directly in the proposed legislation for the viewing of documents in confidence; and finally, the CRTC identifies the need to amend the subclause 42(2) with respect to information.

#### (ii) Minister of Communications

Stentor is of the view that clause 16 dealing with the setting of "technical standards" is unnecessary and should be deleted in its entirety. For Stentor it is simply "too much government" to have the Department itself set standards in addition to the industry in collaboration with the Department and the CRTC doing so. On the other hand, the Competitive Telecommunication Association (CTA) welcomed clause 16, as did Rogers. CTA was concerned that internationally agreed upon standards might not be observed by the carriers and that they might be manipulated to give them an unfair advantage. Rogers believes that there should be an amendment to further Canadian broadcasting, as well as telecommunications policy objectives, in view of the urgent need for standards with respect to digital compression.

Stentor's concern for unnecessary duplication could be met if, as Rogers notes, the practice of industry collaboration is carried over into clause 16. This would require a clarifying amendment that clause 16 is not designed, as Stentor fears, as an additional third source of technical standards, but as a means of consolidating the established practice of industry-government collaboration.

plus récente des trois modifications et donc la dernière prise de position du Parlement sur la nécessité de ces pouvoirs.

Enfin, le Comité a été mis au courant de plusieurs questions relatives aux pouvoirs réglementaires. Leur portée est restreinte, mais elles méritent un examen minutieux. Premièrement, tout en accueillant favorablement la nouvelle fonction de conseil, l'Association du Barreau exprime des réserves sur son application. Elle propose d'ailleurs une modification qui irait dans le sens d'une plus grande divulgation. Deuxièmement, Stentor croit important d'intégrer à la nouvelle loi une disposition de la *Loi sur les chemins de fer*, qui oblige à chercher une entente avant de s'en remettre à l'organisme de réglementation pour une question d'interconnexion. Troisièmement, Télésat rappelle que le pouvoir d'examen du Cabinet doit tenir compte de la possibilité que la Cour fédérale ordonne une décision. Quatrièmement, selon Rogers, les enquêteurs doivent être investis des pouvoirs nécessaires pour traiter les demandes confidentielles. Cinquièmement, dans les documents transmis au Comité après son témoignage, CallNet insiste sur l'importance de prévoir expressément dans la nouvelle loi l'examen de documents en toute confidentialité, puisque l'article 44 semble traiter de manière exhaustive des demandes confidentielles. En dernier lieu, le CRTC estime essentiel de modifier le paragraphe 42(2) sur les renseignements.

#### (ii) Le ministère des Communications

Stentor est d'avis que l'article 16, qui traite de l'établissement de « normes techniques » est inutile et qu'il faudrait le supprimer. Cette firme juge en effet « trop bureaucratique » que le ministère établisse lui-même ces normes, puisque le CRTC et l'industrie (en collaboration avec le ministère) le font déjà. La Competitive Telecommunication Association (CTA) a quand même accueilli favorablement l'article 16, à l'exemple de Rogers. La CTA s'inquiétait de la possibilité que les entreprises ne respectent pas les normes établies à l'échelle internationale, qu'elles les manipulent indûment à leur avantage. Selon Rogers, il faudrait apporter une modification afin de promouvoir la radiodiffusion au Canada et les objectifs de la politique de télécommunication, compte tenu de l'urgence d'établir des normes sur la compression numérique.

Stentor s'inquiète de l'éventualité de double emploi; ce que l'on pourrait éviter si, comme Rogers le fait remarquer, l'on intégrait à l'article 16 le principe de la collaboration de l'industrie. Il faudrait alors prévoir une modification précisant que l'article 16 n'est pas conçu, tel que le craint Stentor, comme une troisième source de norme technique, mais plutôt pour consacrer la pratique de la collaboration entre l'industrie et le gouvernement.



### (c) Carrier Powers

As Stentor notes, for a century the telecommunications carriers have operated without the need for a federal expropriation power. It is of the opinion that clause 51 should be deleted in its entirety. The Committee has heard no evidence which would warrant what Stentor rightly calls an "extra burden on the owners of private property."

On the other hand, the Committee did hear from the cable industry that it should be entitled to the construction powers to be granted to all federally-regulated telecommunications carriers. Rogers included a substantial analysis of this issue in its submission, and the Committee believes that serious consideration should be given to this proposal.

**We recommend that clause 51 should be deleted.**

**We further recommend that the cable industry should be entitled to the construction powers to be granted to all federally-regulated telecommunications carriers, by way of a consequential amendment to the *Broadcasting Act*.**

### (d) Drafting Issues

The Committee did not consider it appropriate in a pre-study process to spend time on drafting issues. At the same time, it should be noted that the CRTC, in addition to its helpful general submission, included a 15 page appendix of technical comments on drafting matters. Obviously, it would be desirable, in this as in any other legislative undertaking, to dispose of these insightful drafting points as soon as possible.

### LIBERAL PARTY DISSENT

Liberal members of the Committee welcome this report as a significant step forward in the development of a new framework for telecommunications in Canada. We strongly believe however, that the following issues merit further consideration by Parliament in its deliberations on this Bill: the regulatory status of resellers; the appropriateness of legislation exemptions; how the "set aside or refer back" provision would interact with the Power of Direction; an eighty per cent domestic ownership requirement for companies; and, the impact that a presumption of forbearance would have.

### c) Les pouvoirs des entreprises de télécommunication

Comme le fait remarquer Stentor, les entreprises de télécommunication existent depuis un siècle sans que le gouvernement fédéral n'ait de pouvoir d'expropriation. Cette société croit qu'il faudrait supprimer entièrement l'article 51. Cependant, le Comité n'a recueilli aucune information qui justifie ce que Stentor considère, à juste titre, comme un fardeau de plus pour la propriété privée.

Par contre, l'industrie de la câblodistribution a expliqué au Comité qu'elle devrait pouvoir bénéficier des pouvoirs de construction accordés à toutes les entreprises de télécommunication sous le régime fédéral. Le mémoire de Rogers renferme une analyse approfondie de cette question, et le Comité croit que cette proposition mérite d'être étudiée sérieusement.

**Nous recommandons l'abrogation de l'article 51.**

**Nous recommandons en outre que l'industrie de la câblodistribution puisse bénéficier des pouvoirs de construction accordés à toutes les entreprises de télécommunication sous le régime fédéral, grâce à une modification corrélative de la *Loi sur la radiodiffusion*.**

### d) La rédaction

Le Comité estime qu'il n'était pas indiqué, dans le contexte d'un examen préliminaire, de se pencher sur des questions de rédaction. Il fait remarquer cependant que le CRTC a fourni, à la suite de son mémoire fort éclairant, une annexe de 15 pages qui présente des observations d'ordre technique sur les questions de rédaction. Il serait évidemment souhaitable, comme pour tout autre projet législatif, de tirer parti dès que possible des observations perspicaces du Conseil sur le libellé de la loi.

### COMMENTAIRES ADDITIONNELS DES MEMBRES LIBÉRAUX

Les membres libéraux du Comité accueillent favorablement le présent rapport qui, selon eux, constitue une étape importante vers l'élaboration d'une nouvelle structure des télécommunications au Canada. Toutefois, ils croient fermement que, dans ses délibérations sur le projet de loi, le Parlement doit examiner plus à fonds les questions suivantes: le statut des revendeurs aux fins de la réglementation; les références à la souveraineté, à la politique et à la culture, faites à l'article 7; l'opportunité de prévoir des exemptions dans la loi; l'interaction entre le « pouvoir de modification ou d'annulation » et le pouvoir directif; la participation canadienne de quatre-vingt pour cent exigée pour les entreprises; et l'incidence éventuelle de la présomption en faveur de l'abstention.

## APPENDIX I

### THE COMMITTEE MODEL

It is hereby declared that the efficient, dynamic and reliable provision of telecommunications services in all parts of Canada is essential to serving the telecommunications needs of consumers, including business users, and those of the Canadian economy in general.

(a) The efficient, dynamic provision of Canadian telecommunications can best be met under conditions where

- i) there is maximum reliance on market forces in providing such services;
- ii) regulation of carriers occurs where it is necessary to protect subscribers and competitors from the actual or potential abuse of market power or dominance;
- iii) research and development in Canada and innovation in the field of telecommunications is encouraged;
- iv) the use of Canadian facilities for the carriage of Canadian traffic is maximized through the deployment of innovative, low cost telecommunications services; and
- v) domestic and international competitiveness is enhanced through the provision of efficient Canadian telecommunications.

(b) The provision of universally available and affordable service in all parts of Canada can best be achieved taking into account:

- i) the need for reliable and affordable telecommunications services of high quality in both urban and rural areas in all regions of Canada;
- ii) the need for sensitivity to the requirements of telecommunications users in the various regions of Canada;
- iii) the promotion of ownership and control of Canadian carriers by Canadians; and
- iv) the need to protect the right to privacy of individuals, giving due regard to freedom of expression.

**Proposed Revisions to Bill C-62 — Submitted by the Public Interest Advocacy Centre**

#### Section 7 (Objectives)

7. It is hereby declared that the efficient provision of affordable telecommunications services is essential to all Canadians and to Canada's development as a nation, and that this shall be achieved through a national telecommunications policy having as its objective, in the following order of priority:

## ANNEXE 1

### LE MODÈLE DU COMITÉ

Par les présentes, nous déclarons qu'il est essentiel de fournir des services de télécommunication efficaces, dynamiques et fiables, dans toutes les régions du Canada, afin de répondre aux besoins des consommateurs, y compris des entreprises, et d'en faire profiter l'économie canadienne en général.

a) La meilleure façon d'offrir des services de télécommunication efficaces et dynamiques est de respecter les conditions suivantes:

- (i) laisser les forces du marché agir d'elles-mêmes autant que possible;
- (ii) réglementer les activités des entreprises seulement lorsqu'il est nécessaire de protéger les abonnés et les concurrents contre l'abus effectif et éventuel d'une partie dominante;
- (iii) encourager la recherche et le développement ainsi que l'innovation dans le domaine des télécommunications au Canada;
- (iv) utiliser au maximum les installations canadiennes pour la transmission de signaux canadiens à la faveur de services de télécommunication innovateurs et peu coûteux; et
- (v) améliorer la compétitivité au pays comme à l'étranger, en améliorant l'efficacité des télécommunications canadiennes.

b) La meilleure façon d'offrir un service universel et abordable dans toutes les régions du Canada est de tenir compte des nécessités suivantes:

- (i) offrir des services de télécommunication fiables, abordables et de première qualité dans les centres urbains et les zones rurales de toutes les régions du Canada;
- (ii) être à l'écoute des besoins des utilisateurs dans les diverses régions du Canada;
- (iii) encourager les Canadiens à être propriétaires d'entreprises canadiennes de télécommunication ou à y détenir une participation majoritaire; et
- (iv) protéger le droit des particuliers à la vie privée, sans porter atteinte à la liberté d'expression.

**Révisions proposées en rapport avec le projet de loi C-62 — Centre pour la promotion de l'intérêt public**

#### L'article 7 (Objectifs)

7. Attendu qu'il est essentiel pour tous les Canadiens et pour le développement du Canada comme nation de disposer de services de télécommunication abordables, le gouvernement établit une politique nationale de télécommunication dont les objectifs s'inscrivent dans l'ordre de priorité suivant:



- (a) to ensure that basic telephone service is available at affordable rates to all people of Canada;
  - (b) to make reliable, high quality telecommunications services accessible at reasonable rates in both urban and rural areas in all regions of Canada;
  - (c) to ensure that the supply of telecommunications services in Canada is governed by the following principles;
    - (i) orderly development of the telecommunications system;
    - (ii) fair and efficient market conduct;
    - (iii) accountability to customers; and
    - (iv) responsiveness to social concerns, including the protection of individual privacy;and is regulated by an independent body through the flexible use of regulatory instruments;
  - (d) to enhance the efficiency and competitiveness, at the national and international levels, of Canadian telecommunications;
  - (e) to stimulate research and development in Canada in the field of telecommunications and to encourage innovation in the provision of telecommunications services;
  - (f) to promote the use of Canadian transmission facilities for telecommunications within Canada and between Canada and points outside Canada; and
  - (g) to promote the ownership and control of Canadian carriers by Canadians.
- a) faire en sorte que tous les Canadiens aient accès à un service téléphonique de base à des tarifs abordables;
  - b) offrir des services de télécommunications fiables et de première qualité à des tarifs abordables dans les centres urbains comme dans les zones rurales de toutes les régions du Canada;
  - c) veiller à ce que l'offre de services de télécommunication au Canada respecte les principes suivants:
    - (i) l'évolution ordonnée du système de télécommunications;
    - (ii) des pratiques loyales et efficaces sur le marché;
    - (iii) La responsabilité envers les clients; et
    - (iv) l'importance des questions sociales, y compris la protection des renseignements personnels;et qu'elle soit régie par un organisme indépendant qui applique une réglementation flexible;
  - d) améliorer l'efficacité et la compétitivité des télécommunications canadiennes au pays comme à l'étranger;
  - e) stimuler la recherche et le développement au Canada dans le domaine des télécommunications et encourager l'innovation sur le plan des services;
  - f) promouvoir l'usage d'installations canadiennes de transmission au Canada même, et entre le Canada et l'étranger; et
  - g) encourager les Canadiens à être propriétaires d'entreprises canadiennes de télécommunication ou à y détenir une participation majoritaire.

## APPENDIX II

## ORGANIZATIONS AND WITNESSES

ORGANIZATIONS AND WITNESSES	Issue #	DATE
CALL-NET TELECOMMUNICATIONS LTD.  Michael Kedar, Chairman Bob Boron, Legal Counsel	19	1992-05-28
CANADIAN ASSOCIATION OF MARKETING RESEARCH ORGANIZATIONS (CAMRO)  Terry Rawlings, President, CAMRO; Michael Adams, President, Environics Research Group Don Braden, BB&C Association Management Services	19	1992-05-28
CANADIAN BAR ASSOCIATION  Bohdan (Don) Romaniuk, Chair, Telecommunications Committee Mairi S. MacDonald, Vice-Chair, Media and Communications Law Section	20	1992-06-01
CANADIAN BUSINESS TELECOMMUNICATIONS ALLIANCE  George Horhota, President Avril E. Robinson, Vice-President of Conference Edith Wong, Vice-Chairman, Administration	14	1992-05-12



---

ORGANIZATIONS AND WITNESSES	Issue #	DATE
<hr/>		
CANADIAN CABLE TELEVISION ASSOCIATION Ken Stein, President Elizabeth Roscoe, Senior Vice President Roger Poirier, Senior Vice President Gerry Wall, Vice President, Telecomm	17	1992-05-26
CANADIAN DIRECT MARKETING ASSOCIATION John Gustavson, President Bonnie Wasser, Program Manager John Upshall, Chairman, CDMA Telemarketing Council	17	1992-05-26
CANADIAN LABOUR CONGRESS Nancy Riche, Executive Vice-President Cindy Wiggins, Researcher Joseph Hanafin, National Representative (Communications), Communications and Electrical Workers of Canada	18	1992-05-27
CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION L.R. (Bud) Sherman, Vice-Chairman Allan Rosenzweig, General Counsel, Telecommunications Ian Scott, Chief, Regulatory Research, Telecommunications	12, 21	1992-05-04, 1992-06-08
CANADIAN SATELLITE COMMUNICATIONS INC. Susan E. Cornell, Vice President Tom Moorehead, Vice President and General Manager, Cancom / Satlink Business Services	15	1992-05-19
CANADIAN SATELLITE USERS ASSOCIATION Don Braden, Executive Director Bob Smee, Vice Chairman	16	1992-05-25

---

ORGANIZATIONS AND WITNESSES

---

Issue #

DATE

---

COMMUNICATIONS AND ELECTRICAL WORKERS  
OF CANADA

17

1992-05-26

René Roy, Vice President (FTQ)  
James Kinkaid, National Representative  
Joseph Hanafin, National Representative  
(Communications)

## COMMUNICATIONS CANADA

12, 21

1992-05-04,  
1992-06-08

The Honourable Perrin Beatty, Minister of  
Communications  
Michael Binder, Senior Assistant to the Deputy Minister  
Paul Racine, Assistant Deputy Minister, Communications  
Policy  
Philip Palmer, General Counsel/Director, Legal Services  
Doug MacEwen, Manager, Industry Structure Analysis,  
Telecommunications Policy Branch  
Elizabeth Gilhooly, General Counsel, Legal Services

## COMMUNICATIONS COMPETITION COALITION

18

1992-05-27

M. (Monty) N. Richardson, Executive Director

COMPETITIVE TELECOMMUNICATIONS  
ASSOCIATION

19

1992-05-28

Robert Watson, Chairman  
Don Braden, Executive Director



---

ORGANIZATIONS AND WITNESSES

---

Issue #

DATE

---

CONSUMER AND CORPORATE AFFAIRS  
DEPARTMENT, BUREAU OF COMPETITION  
POLICY

18

1992-05-27

Howard I. Wetston, Director of Investigation and  
Research  
George Addy, Senior Deputy Director of Investigation  
and Research; Head, Mergers Branch  
David W. Teal, Commerce Officer, Mergers Branch  
Michel Wylie, Commerce Officer, Regulatory Affairs  
Branch

CONSUMERS' ASSOCIATION OF CANADA

17

1992-05-26

David Simpson, Executive Director  
Rosalie Daly Todd, Counsel

EXTERNAL AFFAIRS AND INTERNATIONAL  
TRADE DEPARTMENT

21

1992-06-08

Meriel Bradford, Assistant Chief Negotiator, Office of  
North American Free Trade, Negotiations - Services

*FÉDÉRATION NATIONALE DES ASSOCIATIONS DE  
CONSOMMATEURS DU QUÉBEC*

17

1992-05-26

Marie Vallée, Research Officer and spokesperson on  
Telecommunications  
Jacques St-Amant, Lawyer and volunteer

FONOROLA

14

1992-05-12

Jan Peeters, President  
Céline Hervieux-Payette, Vice President, Legal and  
Regulatory Affairs

## ORGANIZATIONS AND WITNESSES

Issue #

DATE

GEMINI GROUP, AUTOMATED DISTRIBUTION  
SYSTEMS INC.

18

1992-05-27

Paul W. Nelson, President and Chief Executive Officer

INFORMATION TECHNOLOGY ASSOCIATION OF  
CANADA

14

1992-05-12

Janice M. Moyer, President and Chief Executive Officer  
Robert E. Crow, Director of Research  
Kees Torenvliet, Digital Equipment of Canada  
Roberta J. Fox, Hewlett-Packard (Canada) Ltd.

INTERNATIONAL BROTHERHOOD OF  
ELECTRICAL WORKERS CANADA

17

1992-05-26

Keith Morrison, International Representative  
Tom Panelli, Business Manager

MANITOBA GOVERNMENT

13

1992-05-05

Charles Feaver, Senior Policy Advisor, Manitoba  
Telecommunications Policy Office

NOVA SCOTIA GOVERNMENT

16

1992-05-25

Katherine Peart, Senior Director, Department of  
Transportation and Communications

OFFICE OF THE PRIVACY COMMISSIONER OF  
CANADA

20

1992-06-01

Bruce Phillips, Privacy Commissioner  
Julien Delisle, Executive Director  
Gerrard van Berkel, General Counsel



ORGANIZATIONS AND WITNESSES	Issue #	DATE
PROFESSIONAL MARKETING RESEARCH SOCIETY (PMRS)	19	1992-05-28
Patricia Simmie, President, (PMRS); Michael Adams, President, Environics Research Group Don Braden, BB&C Association Management Services		
PUBLIC INTEREST ADVOCACY CENTRE	15	1992-05-19
Philippa Lawson, Counsel		
RADIOCOMM ASSOCIATION OF CANADA	17	1992-05-26
Guthrie Stewart, Immediate Past Chairman of RadioComm; Vice President, BCE Mobile Inc. Leonard Katz, Former Chairman of RadioComm; Vice President, Roger Cantel Bill Eggertson, President		
RICHARD J. SCHULTZ	14	1992-05-12
Professor Centre for the Study of Regulated Industries McGill University		
ROGERS CANTEL MOBILE COMMUNICATIONS INC.	15	1992-05-19
George A. Fierheller, Chairman and Chief Executive Officer		
ROGERS COMMUNICATIONS INC.	14	1992-05-12
Edward S. Rogers, President and Chief Executive Officer Philip B. Lind, Vice Chairman Robert Buchan, Counsel, Johnston and Buchan		

---

**ORGANIZATIONS AND WITNESSES**
**Issue #****DATE**


---

ROYAL BANK OF CANADA

20

1992-06-01

G.R. (Gerry) Heckman, Vice-President, Technology  
Planning & Development

J.R. (Jerome) McManus, Manager, Network &  
Telecommunications Development, Technology Planning  
& Development System & Technology department

SASKATCHEWAN GOVERNMENT

16

1992-05-25

The Honourable Carol Teichrob, Minister Responsible  
for SaskTel

SASKTEL

16

1992-05-25

John Meldrum, Vice President  
Diana Milenkovic, Corporate Secretary and, Vice  
President of Corporate Affairs

STENTOR TELECOM POLICY INC.

19

1992-05-28

Jocelyne Côté-O'Hara, President and Chief Executive  
Officer

Jean Monty, Chairman and Chief Executive Officer, Bell  
Canada

Brian A. Canfield, President and Chief Executive  
Officer, British Columbia Telephone Company

Don Lowry, President and Chief Operating Officer, AGT  
Limited

Greg van Koughnett, Vice President, Legal and  
Institutional Affairs

TELECOMMUNICATIONS WORKERS UNION

16

1992-05-25

Rod Hiebert, President



---

ORGANIZATIONS AND WITNESSES

---

Issue #

DATE

---

TELESAT CANADA

16

1992-05-25

Eldon D. Thompson, President and Chief Executive Officer;

Chris Frank, Manager, regulatory & Governmental Affairs;

Anthony H.A. Keenleyside, Legal Counsel

---

TRANSALTA UTILITIES CORPORATION

18

1992-05-27

Arthur A. (Tony) Ansdell, Director Information Systems, TransAlta Utilities Corporation

Perry E. Toms, Business Analyst

Eamon D. Hoey, Hoey Associates Telecommunications Consulting Services Inc.

---

UNITEL COMMUNICATIONS INC.

17

1992-05-26

Richard Stursberg, Vice President

**APPENDIX III****SUBMISSIONS**

---

Ainsworth Remote Asset Management Inc.  
Angus TeleManagement Group Inc.  
Association of Competitive Telecommunications Suppliers  
Atlantic Communication & Technical Workers' Union  
  
Call-Net Telecommunications Limited  
Cam-Net Communications Network Inc.  
Canadian Association of Broadcasters  
Canadian Association of Marketing Research Organizations  
Canadian Bar Association, Media and Communications Law Section  
Canadian Business Telecommunications Alliance  
Canadian Cable Television Association  
Canadian Daily Newspaper Association  
Canadian Direct Marketing Association  
Canadian Federation of Independent Business  
Canadian Independent Telephone Association  
Canadian Labour Congress  
Canadian Petroleum Association  
Canadian Radio-television and Telecommunications Commission  
Canadian Satellite Communications Inc.  
Canadian Satellite Users Association  
Communications and Electrical Workers of Canada  
Communications Canada  
Communications Competition Coalition  
Competitive Telecommunications Association  
Consumer and Corporate Affairs Department, Bureau of Competition Policy  
Consumers' Association of Canada  
  
Eastern Independent Telecommunications Ltd.  
Edmonton Telephone Corporation  
  
Fédération nationale des associations de consommateurs du Québec  
Fonorola Inc.  
Fraser and Beatty (Mr. John F. Blakeney)  
  
Gemini Group, Automated Distribution Systems Inc.  
Great-West Life Assurance Company  
  
Information Technology Association of Canada  
International Brotherhood of Electrical Workers of Canada  
  
Ligue des droits et libertés



---

## SUBMISSIONS

---

Manitoba Government  
Manulife Financial

New Brunswick Government  
Newfoundland Government  
Nova Scotia Government

Privacy Commissioner of Canada  
Professional Marketing Research Society  
Public Interest Advocacy Centre

RadioComm Association of Canada  
Rogers Cantel Mobile Communications Inc.  
Rogers Communications Inc.  
Royal Bank of Canada

Saskatchewan Government  
SaskTel  
Professor Richard Schultz  
Shaklee Canada Inc.  
Southam Inc.  
Stentor Telecom Policy Inc.

Telecommunications Workers Union  
Telesat Canada  
TransAlta Utilities Corporation

Unitel Communications Inc.  
University of Toronto

## ANNEXE II

## LISTE DES ORGANISMES ET DES TÉMOINS

ORGANISMES ET TÉMOINS	N° Fasc.	DATE
<b>AFFAIRES EXTÉRIEURES ET DU COMMERCE EXTÉRIEUR, MINISTÈRE</b>  Meriel Bradford, Négociateur en chef adjoint, Bureau des négociations sur le libre-échange nord-américain - Services	21	1992-06-08
<b>ALLIANCE CANADIENNE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS DE L'ENTREPRISE</b>  George Horhota, Président Avril E. Robinson, Vice présidente, Conférence Edith Wong, Vice présidente, Administration	14	1992-05-12
<b>ASSOCIATION CANADIENNE DE L'ORGANISATION DE RECHERCHE EN MARKETING</b>  Patricia Simmie, Président, <i>PMRS</i> Michael Adams, Président, <i>Environics Research Group</i> Don Braden, <i>BB&amp;C Association Management Services</i>	19	1992-05-28
<b>ASSOCIATION CANADIENNE DE TÉLÉVISION PAR CÂBLE</b>  Ken Stein, Président Elizabeth Roscoe, Vice-présidente Roger Poirier, Vice-président principal Gerry Wall, Vice-président, Telecom	17	1992-05-26
<b>ASSOCIATION CANADIENNE DES UTILISATEURS DE SATELLITES</b>  Don Braden, Directeur exécutif Bob Smee, Vice-président	16	1992-05-25



---

ORGANISMES ET TÉMOINS

---

N° Fasc.

DATE

---

ASSOCIATION CANADIENNE DU MARKETING  
DIRECT

17

1992-05-26

John Gustavson, Président  
Bonnie Wasser, Directrice des programmes  
John Upshall, Président, Conseil du télémarketing de  
l'ACMD

ASSOCIATION DE LA TECHNOLOGIE DE  
L'INFORMATION

14

1992-05-12

Janice M. Moyer, Présidente et directrice générale  
Robert E. Crow, Directeur de recherche  
Kees Torenvliet, Équipement Digital du Canada  
Roberta J. Fox, Hewlett-Packard (Canada) ltée

ASSOCIATION DES CONSOMMATEURS DU  
CANADA

17

1992-05-26

David Simpson, Directeur exécutif  
Rosalie Daly Todd, Conseiller juridique

## ASSOCIATION DU BARREAU CANADIEN

20

1992-06-01

Bohdan (Don) Romaniuk, Président, Comité des  
télécommunications  
Mairi MacDonald, Vice-présidente, *Media and  
Communications Law Section*

## ASSOCIATION RADIOCOMM DU CANADA

17

1992-05-26

Guthrie Stewart, Président sortant de RadioComm; Vice-  
président, BCE Mobile inc.  
Leonard Katz, ancien président de RadioComm; Vice-  
président, Roger Cantel  
Bill Eggertson, Président

ORGANISMES ET TÉMOINS	N° Fasc.	DATE
BANQUE ROYALE DU CANADA	20	1992-06-01
M. G.R. Heckman, Vice-président, Planification et développement de la technologie J.R. (Jerome) McManus, Gérant, <i>Network &amp; Telecommunications Development, Technology Planning &amp; Development System &amp; Technology department</i>		
CALL-NET TELECOMMUNICATIONS	19	1992-05-28
Michael Kedar, Président du conseil d'administration Bob Boron, Conseiller juridique		
CANADIAN SATELLITE COMMUNICATIONS INC.	15	1992-05-19
Susan E. Cornell, Vice présidente Tom Moorehead, Vice président, directeur général, <i>Cancom / Satlink Business Services</i>		
CENTRE POUR LA DÉFENSE DE L'INTÉRÊT PUBLIC	15	1992-05-19
Philippa Lawson, Conseiller juridique		
COALITION POUR LES COMMUNICATIONS COMPÉTITIVES	18	1992-05-27
M. (Monty) N. Richardson, Directeur exécutif		
COMMISSARIAT À LA PROTECTION DE LA VIE PRIVÉE DU CANADA	20	1992-06-01
Bruce Phillips, Commissaire à la protection de la vie privée du Canada Julien Delisle, Directeur exécutif Gerrard van Berkel, Conseiller juridique principal		



---

ORGANISMES ET TÉMOINS

---

N° Fasc.

DATE

---

## COMMUNICATIONS CANADA

12, 21

1992-05-04,  
1992-06-08

L'honorable Perrin Beatty, Ministre des Communications  
Michel Binder, Adjoint principal au sous-ministre  
Paul Racine, Sous-ministre adjoint, Politiques des  
communications

Philip Palmer, Avocat-général/Directeur, Services  
juridiques

Doug MacEwen, Gestionnaire, Analyse de la structure de  
l'industrie, Politique des télécommunications

Elizabeth Gilhooly, Conseiller juridique, Services  
juridiques

*COMPETITIVE TELECOMMUNICATIONS  
ASSOCIATION*

19

1992-05-28

Robert Watson, Président  
Don Braden, Directeur exécutif

## CONGRÈS DU TRAVAIL DU CANADA

18

1992-05-27

Nancy Riche, Vice-présidente exécutif  
Cindy Wiggins, Recherchiste  
Joseph Hanafin, Représentant national  
(Communications), Syndicat des travailleurs et  
travailleuses en communication et en électricité du  
Canada

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES  
TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

12, 21

1992-05-04,  
1992-06-08

L.R. Sherman, Vice-président  
Allan Rosenzweig, Avocat général, Télécommunications  
Ian Scott, Chef, Recherche en réglementation,  
Télécommunications

---

ORGANISMES ET TÉMOINS

---

N° Fasc.

DATE

---

CONSOMMATION ET CORPORATIONS CANADA,  
BUREAU DE LA POLITIQUE DE CONCURRENCE

18

1992-05-27

Howard I. Wetston, Directeur des enquêtes et recherches  
George Addy, Directeur adjoint senior des enquêtes et  
recherches, Direction des fusionnements  
David W. Teal, Chargé d'enquêtes, Direction des  
fusionnements  
Michel Wylie, Agent de commerce, Direction des  
affaires réglementées

FÉDÉRATION NATIONALE DES ASSOCIATIONS  
DE CONSOMMATEURS DU QUÉBEC

17

1992-05-26

Marie Vallée, Agente de recherche et porte-parole sur  
les télécommunications  
Jacques St-Amant, Avocat et bénévole

## FONOROLA

14

1992-05-12

Jan Peeters, Président  
Céline Hervieux-Payette, Vice présidente,  
Réglementation et affaires juridiques

*GEMINI GROUP, AUTOMATED DISTRIBUTION  
SYSTEMS INC.*

18

1992-05-27

Paul W. Nelson, Président directeur général

## GOUVERNEMENT DE LA SASKATCHEWAN

16

1992-05-25

L'honorable Carol Teichrob, ministre responsable pour  
SaskTel

*INTERNATIONAL BROTHERHOOD OF ELECTRICAL  
WORKERS*

17

1992-05-26

Keith Morrison, Représentant international  
Tom Panelli, Gérant



ORGANISMES ET TÉMOINS	N° Fasc.	DATE
GOUVERNEMENT DU MANITOBA Charles Feaver, Conseiller principal en matière de politiques, Bureau de la politique sur les télécommunications du Manitoba	13	1992-05-05
GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE Katherine Peart, Directrice, Ministère des Transports et des Communications	16	1992-05-25
PROFESSIONAL MARKETING RESEARCH SOCIETY (PMRS) Terry Rawlings, Président, <i>CAMRO</i> Michael Adams, Président, <i>Environics Research Group</i> Don Braden, <i>BB&amp;C Association Management Services</i>	19	1992-05-28
RICHARD J. SCHULTZ Professeur <i>Centre for the Study of Regulated Industries</i> Université McGill	14	1992-05-12
ROGERS CANTEL MOBILE COMMUNICATIONS INC. George A. Fierheller, Président directeur général	15	1992-05-19
ROGERS COMMUNICATIONS INC. Edward S. Rogers, Président et directeur général Philip B. Lind, Vice-président Robert Buchan, Conseiller juridique, Johnston et Buchan	14	1992-05-12
SASKTEL John Meldrum, Vice-président Diana Milenkovic, Secrétaire et Vice-présidente, Affaires de la société	16	1992-05-25

---

ORGANISMES ET TÉMOINS

---

N° Fasc.

DATE

---

STENTOR POLITIQUES PUBLIQUES TÉLÉCOM  
INC.

19

1992-05-28

Jocelyne Côté-O'Hara, Présidente et directrice générale  
Jean Monty, Président du conseil et chef de la direction  
de Bell Canada

Brian A. Canfield, Président et chef de direction, BC  
Tel

Don Lowry, Président et chef de la direction, AGT  
Limitée

Greg van Koughnett, Vice-président

SYNDICAT DES TRAVAILLEURS ET  
TRAVAILLEUSES EN COMMUNICATION ET EN  
ÉLECTRICITÉ DU CANADA

17

1992-05-26

René Roy, Vice-président (FTQ)

James Kinkaid, Représentant national

Joseph Hanafin, Représentant national (Communications)

TELECOMMUNICATIONS WORKERS UNION

16

1992-05-25

Rod Hiebert, Président

TÉLÉSAT CANADA

16

1992-05-25

Eldon D. Thompson, Président directeur général  
Chris Frank, Directeur, Affaires réglementaires et  
gouvernementales

Anthony H.A. Keenleyside, Conseiller juridique

TRANSALTA RESOURCES CORPORATION

18

1992-05-27

Arthur A. (Tony) Ansdell, Directeur Système  
d'information, *TransAlta Utilities Corporation*

Perry E. Toms, Analyste

Eamon D. Hoey, *Hoey Associates Telecommunications  
Consulting Services Inc.*



---

ORGANISMES ET TÉMOINS

---

N° Fasc.

DATE

UNITEL COMMUNICATIONS INC.

17

1992-05-26

Richard Stursberg, Vice-président

## ANNEXE III

LISTE DES MÉMOIRES

---

*Ainsworth Remote Asset Management Inc.*

*Angus TeleManagement Group Inc.*

Association canadienne de l'organisation de recherche en marketing

Association canadienne de la technologie de l'information (ACTI)

Association canadienne de télévision par câble

Association canadienne des quotidiens

Association canadienne des radiodiffuseurs

Association canadienne des utilisateurs de satellites

Association canadienne du téléphone indépendant

Association des consommateurs du Canada

Association du Barreau canadien

*Association of Competitive Telecommunications Suppliers*

*Atlantic Communications & Technical Workers' Union*

Banque Royale du Canada

*Call-Net Telecommunications Limited*

*Cam-Net Communications*

*Canadian Business Telecommunications Alliance*

*Canadian Direct Marketing Association*

*Canadian Petroleum Association*

*Canadian Satellite Communications Inc.*

Centre pour la défense de l'intérêt public

Coalition pour des communications compétitives

Commissaire à la protection de la vie privée du Canada

Communications Canada

*Competitive Telecommunications Association*

Congrès du travail du Canada

Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes

Consommation et corporations Canada, Bureau de la politique de concurrence

*Eastern Independent Telecom Ltd.*

*Edmonton Telephone Company (Ed Tel)*

Fédération canadienne de l'entreprise indépendante

Fédération nationale des associations de consommateurs du Québec

Fonorola inc.

Fraser et Beatty (M. John F. Blakeney)

*Gemini Group, Automated Distribution Systems Inc.*

*Great-West Life Assurance Company*

*International Brotherhood of Electrical Workers*



## LISTE DES MÉMOIRES

---

Ligue des droits et libertés

Manitoba, gouvernement  
*Manulife Financial*

Nouveau-Brunswick, gouvernement  
Nouvelle Écosse, gouvernement

*Professional Marketing Research Society*

*Radiocomm Association of Canada*  
*Rogers Cantel Mobile Communications Inc.*  
*Rogers Communications Inc.*

Saskatchewan, gouvernement

SaskTel

Professeur Richard Schultz

Shaklee Canada inc.

Southam inc

*Stentor Telecom Policy Inc.*

Syndicat des travailleurs et travailleuses en communication et en électricité du Canada

*Telecommunications Workers Union*

Télésat Canada

Terre Neuve, gouvernement

Université de Toronto

*TransAlta Utilities Corporation*

*Unitel Communications Inc.*

---



















*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canada Communication Group — Publishing  
Ottawa, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Groupe Communication Canada — Édition  
Ottawa, Canada K1A 0S9



Third Session  
Thirty-fourth Parliament, 1991-92

Troisième session de la  
trente-quatrième législature, 1991-1992

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

## Transport and Communications

## Transports et des communications

*Chairman:*  
The Honourable DONALD H. OLIVER, Q.C.

*Président:*  
L'honorable DONALD H. OLIVER, c.r.

Tuesday, June 23, 1992

Le mardi 23 juin 1992

Issue No. 28

Fascicule n° 28

**Eighth Proceedings on:**  
The inquiry into the decision of CN Rail  
to sell the main railway line between  
Truro and Sydney, Nova Scotia

**Huitième fascicule concernant:**  
Enquête sur la décision du CN Rail  
de vendre la voie ferrée principale reliant  
Truro à Sydney, en Nouvelle-Écosse

INCLUDING:

THE TWELTH REPORT OF THE COMMITTEE

Y COMPRIS:

LE DOUZIÈME RAPPORT DU COMITÉ



## THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Donald H. Oliver, *Q.C.*, *Chairman*

The Honourable B. Alasdair Graham, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams,	* Murray
Atkins,	(or Lynch-Staunton),
Comeau	Petten
Corbin	Ross
Forrestall,	Spivak,
* Frith (or Molgat),	Stewart
MacDonald ( <i>Halifax</i> ),	

\* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

The Honourable Senators M. Lorne Bonnell, John Buchanan, Keith Davey, Consiglio Di Nino, John Trevor Eyton, Philippe D. Gigantès, Jacques Hébert, Colin Kenny, Roméo LeBlanc, John M. MacDonald and John Sylvain also served, at various stages, on the Committee.

Staff of the Committee:

Denis Robert	Clerk of the Committee
John Christopher	Researcher, Library of Parliament
David Johansen	Researcher, Library of Parliament

## LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable Donald H. Oliver, c.r.

*Vice-Président:* L'honorable B. Alasdair Graham

et

Les honorables sénateurs:

Adams,	* Murray
Atkins,	(ou Lynch-Staunton),
Comeau	Petten
Corbin	Ross
Forrestall,	Spivak,
* Frith (ou Molgat),	Stewart
MacDonald ( <i>Halifax</i> ),	

\* *Membres d'office*

(Quorum 4)

Les honorables sénateurs M. Lorne Bonnell, John Buchanan, Keith Davey, Consiglio Di Nino, John Trevor Eyton, Philippe D. Gigantès, Jacques Hébert, Colin Kenny, Roméo LeBlanc, John M. MacDonald et John Sylvain ont, à diverses étapes, également siégé au sein du Comité.

Personnel du Comité:

Denis Robert	Greffier du Comité
John Christopher	Recherchiste, Bibliothèque du Parlement
David Johansen	Recherchiste, Bibliothèque du parlement

## ORDERS OF REFERENCE

Extract from the *Minutes of the Proceedings of the Senate*, Wednesday, December 11, 1991:

“The Honourable Senator Graham moved, seconded by the Honourable Senator Olson, P.C.:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be empowered to inquire into and report upon the decision of Canadian National Railways to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia; and

That the Committee present its Report no later than April 14, 1992.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.”

---

Extract from the *Minutes of the Proceedings of the Senate*, Wednesday, April 8, 1992:

“Consideration of the Seventh Report of the Standing Senate Committee on Transport and Communications, (extension of reporting date) presented in the Senate on 7th April, 1992.

The Honourable Senator MacDonald (*Halifax*) moved, seconded by the Honourable Senator Robertson, that the Report be adopted.

The question being put on the motion, it was adopted.”

## ORDRES DE RENVOI

Extrait des *Procès-verbaux du Sénat* du mercredi 11 décembre 1991:

«L'honorable sénateur Graham, appuyé par l'honorable sénateur Olson, c.p., propose:

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à faire enquête et rapport sur la décision du Canadien National de vendre la voie ferrée principale reliant Truro à Sydney, en Nouvelle-Écosse; et

Que le Comité présente son rapport au plus tard le 14 avril 1992.

Après débat,

la question, mise aux voix, est adoptée.»

---

Extrait des *Procès-verbaux du Sénat* du mercredi 8 avril 1992:

«Étude du septième rapport du Comité sénatorial permanent des transports et des communications (extension de la date du dépôt du rapport), présenté au Sénat le 7 avril 1992.

L'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*) propose, appuyé par l'honorable sénateur Robertson, que le rapport soit adopté.

La motion, mise aux voix est adoptée.»

*Le greffier du Sénat*

Gordon L. Barnhart

*Clerk of the Senate*



## REPORT OF THE COMMITTEE

Monday, June 23, 1992

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

## TWELFTH REPORT

Your Committee, which was empowered to inquire into the decision of Canadian National Railways to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia, has in obedience to the Order of Reference of Wednesday, December 11, 1991, proceeded to that inquiry and now presents its report.

Respectfully submitted,

*Le président*

Donald H. Oliver, Q.C.

*Chairman*

## RAPPORT DU COMITÉ

Le lundi 23 juin 1992

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

## DOUXIÈME RAPPORT

Notre Comité, autorisé à faire enquête sur la décision du Canadien National de vendre la voie ferrée principale reliant Truro à Sydney, en Nouvelle-Écosse, a entrepris cet examen, conformément aux Ordres de renvoi du mercredi 11 décembre 1991 et du mercredi 8 avril 1992, et présente maintenant son rapport.

Respectueusement soumis,

## FOREWORD

On 9 December 1991, a reference was initiated in the Senate by Senator Alasdair Graham. After debate the following motion was adopted unanimously by the Senate on 11 December:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be empowered to inquire into and report upon the decision of Canadian National Railways to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia; and that the Committee present its report no later than April 14, 1992.

The deadline for the Committee's report was later extended to 30 June 1992. The Committee held hearings on this inquiry on 6, 11, 13, 18 and 27 February and 14 April 1992, and heard from, among others, representatives of CN, the National Transportation Agency, Transport Canada, the Government of Nova Scotia, communities involved, shippers, labour and the three prospective purchasers. A list of witnesses who appeared before the Committee is included as Appendix II.

## INTRODUCTION

On 26 September 1991, the Canadian National Railway Company (hereinafter referred to as CN) announced that advertisements calling for expressions of interest in acquiring CN's Truro-Sydney railway line as a "shortline" operation were scheduled to begin appearing in Canadian and U.S. publications on 27 September. In its press release of 26 September, CN stated that this action was being taken as part of the company's strategy to rebuild itself as a compact, high-density main line system, supported by a number of very active feeder lines. A deadline of 8 November 1991 was set for the reception of initial bids.

CN has indicated that the sale offering includes approximately 250 miles (400 kilometres) of railway right-of-way between Truro and Sydney, Nova Scotia. The right-of-way includes the portion of the Hopewell Subdivision which extends 115.4 miles from an interchange yard in Truro to Havre Boucher, where it connects with the Sydney Subdivision. It also includes a portion of the Oxford Subdivision connecting at Stellarton (8.0 miles), along with the Scott Spur (2.0 miles), the Trenton Spur (3.0 miles), and the Mulgrave Spur (2.0 miles). The Sydney Subdivision extends 113.9 miles from Havre Boucher to Sydney, and includes the Point Tupper Spur (1.2 miles) and the Point Edward Spur (2.7 miles).

Included in the sale offering are the trackage, structures, related lands, buildings thereon, and leases and licences that are necessary to support the rail operation. The property generally consists of a right-of-way 100 feet (30 metres) wide with widenings for sidings and yards at various locations along the line, the most significant of these being located in Sydney,

## AVANT-PROPOS

Le 9 décembre 1991, le sénateur Alasdair Graham saisissait le Sénat de la motion suivante qui, après avoir été débattue, fut adoptée à l'unanimité le 11 décembre:

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à faire enquête et rapport sur la décision du Canadien National de vendre la voie ferrée principale reliant Truro à Sydney, en Nouvelle-Écosse; et Que le Comité présente son rapport au plus tard le 14 avril 1992.

Cette date fut par la suite reportée au 30 juin 1992. Le Comité a tenu des audiences les 6, 11, 13, 18 et 27 février 1992, et le 14 avril 1992. Il a entendu, entre autres, des représentants du CN, de l'Office national des transports, de Transports Canada, du gouvernement de la Nouvelle-Écosse, des collectivités concernées, des expéditeurs, des syndicats et des trois acheteurs éventuels. Une liste des témoins qui ont comparu devant le Comité figure à l'annexe II.

## INTRODUCTION

Le 26 septembre 1991, la compagnie de chemin de fer Canadien National (ci-après appelée le CN) annonçait qu'elle allait commencer à faire paraître dès le lendemain dans les journaux canadiens et américains une offre de vente, comme réseau « secondaire », de sa ligne ferroviaire reliant Truro à Sydney. Dans son communiqué de presse du 26 septembre, le CN faisait valoir que cette mesure s'inscrivait dans sa stratégie de renouvellement axée sur l'édification d'un réseau de base compact caractérisé par une grande densité de trafic, et alimenté par des réseaux secondaires achalandés. La date limite pour la réception des offres initiales était fixée au 8 novembre 1991.

Le CN a indiqué que la ligne à vendre comprend une emprise d'environ 250 milles (400 kilomètres), entre Truro et Sydney, en Nouvelle-Écosse. Cette emprise comporte le tronçon de la subdivision de Hopewell qui s'étend sur 115,4 milles à partir d'une gare de triage à Truro jusqu'à Havre Boucher, où il se raccorde à la subdivision de Sydney. Elle englobe aussi un tronçon de la subdivision d'Oxford raccordé à Stellarton (8,0 milles), tout comme l'embranchement de Scott (2,0 milles), l'embranchement de Trenton (3,0 milles) et l'embranchement de Mulgrave (2,0 milles). La subdivision de Sydney s'étend sur 113,9 milles depuis Havre Boucher jusqu'à Sydney, et inclut les embranchements de Point Tupper (1,2 mille) et de Point Edward (2,7 milles).

Sont aussi à vendre l'ensemble des voies ferrées, l'infrastructure, les terrains afférents avec leurs bâtiments et les baux et permis nécessaires aux opérations ferroviaires. La propriété est, en général, formée d'une emprise de 100 pieds (30 mètres) qui s'élargit aux voies d'évitement et aux faisceaux de triage à de nombreux endroits le long de la ligne, les plus importants étant

Havre Boucher, Stellarton, and Truro. Outside populated areas, the line traverses mainly isolated wooded areas including a stretch along the Bras d'Or Lake. Of the buildings included in the sale, the most significant is the railcar repair facility located in Sydney. The right-of-way and associated properties total approximately 3,200 acres of land.

Mr. W. M. Price, a consulting engineer, was engaged by the Senate Standing Committee on Transport and Communications to conduct an independent assessment of the condition of the railway line. The assessment covered the tracks and their components, the bridges, and the signals, as well as other features relevant to the Committee's inquiry. Mr. Price found the line to be in excellent condition for the prevailing traffic at the current operating speeds as regards both the capability of the basic structure and the quality of maintenance and repair.

CN indicated that Scotia McLeod Inc. had been retained as its financial advisor for the sale of this railway line and to interface between CN and potential purchasers throughout the bidding process.

On 16 December 1991, CN announced that the list of candidates interested in acquiring the Truro-Sydney railway line had been narrowed to the following three:

- Anacostia & Pacific Company Inc. of Chicago, Illinois, a company involved with several shortlines in the United States including the 140-kilometre Chicago South Shore and South Bend Railroad, which transports coal to electric generating stations and steel from major plants in the Chicago area;
- Huron Transportation Group Inc. of Lake Ridge, Virginia, which manages the Huron and Eastern Railway Company, a 320-kilometre regional railroad in Michigan which handles 11,000 freight cars annually; and
- RailTex Service Company Inc. of San Antonio, Texas, which manages 16 shortline railroads operating over some 2,000 kilometres of track in ten U.S. States.

By January 1992, each of the aforementioned companies had carried out an inspection of the railway line and a review of train operations on it. In addition, each of the three companies will visit major customers along the line to discuss more detailed traffic information prior to submitting a final bid.

It is expected that CN will receive final bids from the prospective purchasers and that a successful bidder will be selected during the summer of 1992.

à Sydney, à Havre Boucher, à Stellarton et à Truro. Hors des zones peuplées, la ligne traverse surtout des secteurs boisés isolés, notamment le long du lac Bras d'Or. Parmi les bâtiments faisant partie de l'offre de vente, le plus important est l'atelier d'entretien du matériel à Sydney. L'emprise et les terrains afférents couvrent environ 3 200 acres.

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a engagé M. W.M. Price, ingénieur-conseil, pour effectuer une étude indépendante de l'état de la voie ferrée. Cette évaluation a porté sur les rails et leurs composantes, les ponts et les signaux, de même que sur d'autres éléments pertinents pour le Comité. M. Price a trouvé que le réseau est en excellent état pour supporter le trafic aux vitesses actuelles, tant par la capacité de son infrastructure que par la qualité de son service d'entretien et de réparation.

De son côté, le CN a déclaré avoir retenu les services de Scotia McLeod Inc. comme conseiller financier pour la vente de cette ligne ferroviaire et pour servir d'intermédiaire avec les éventuels acheteurs tout au long du processus d'adjudication.

Le 16 décembre 1991, le CN annonçait que, parmi les candidats intéressés à acquérir la ligne Truro-Sydney, il en avait sélectionné trois:

- Anacostia & Pacific Company Inc. de Chicago, Illinois, société qui exploite plusieurs réseaux secondaires aux États-Unis, dont le chemin de fer Chicago South Shore and South Bend Railroad (140 km), qui sert au transport du charbon vers des centrales électriques et de l'acier en provenance d'importantes aciéries de la région de Chicago;
- Huron Transportation Group Inc. de Lake Ridge, Virginie, qui gère la Huron and Eastern Railway Company, un chemin de fer régional de 320 kilomètres dans le Michigan où circulent 11 000 wagons à marchandises chaque année;
- RailTex Service Company Inc. de San Antonio, Texas, qui gère 16 chemins de fer secondaires sur quelque 2 000 kilomètres de voie dans dix États américains.

En janvier 1992, chaque société susmentionnée avait procédé à l'inspection de la ligne ferroviaire et à l'examen de l'exploitation du réseau. En outre, chacune d'elles avait rencontré les principaux clients le long de la ligne pour étudier de plus près le trafic avant de présenter une offre définitive.

Le CN devrait avoir reçu les offres définitives des éventuels acheteurs et choisi l'acquéreur au cours de l'été 1992.



## CHAPTER 1

### REGULATORY PROCESS WITH WHICH CN MUST COMPLY IN ORDER TO CARRY OUT THE PROPOSED SALE

The Committee heard evidence to the effect that there are prescribed procedures with which CN must comply if the proposed sale of the Truro-Sydney railway line is to take place. This is based on the assumption that there are no legal impediments to the sale, a matter addressed in chapter 2 of this report. It is the Committee's understanding that the regulatory process with which CN must comply in this case is as follows.

It is expected that CN will receive binding bids from the three prospective purchasers and will select the successful bidder in the summer of 1992. Following the selection of a successful bidder and approval by CN's Executive, the transaction would go to CN's Board of Directors for approval.

Next, CN would notify the National Transportation Agency of the Agreement of Sale. Section 158(2) of the *National Transportation Act, 1987* (R.S.C. 1985, c. 28 (3rd Supp.), as amended) obligates CN to give written notice of the sale agreement to the Agency and to give such public notice of the agreement as the Agency may direct.

In accordance with the *National Transportation Agency General Rules*, the public notice allows 30 days for submissions from the public concerning the proposed agreement, and 10 days for the applicant — in this case, CN — to respond to the matters raised by the public. Upon request, the Agency may shorten or lengthen this time frame as it deems appropriate. Also, the Agency may request the railway company, if it has not already done so, to file a copy of the conveyance agreement and to include in the public notice a summary of the salient features of the agreement that would be of interest to members of the public.

Section 158(3) of the *National Transportation Act, 1987* requires that within six months of the notice of the conveyance agreement, the Agency, after holding any hearings that it deems necessary, must approve the conveyance agreement unless it has determined that the conveyance would not be in the public interest or that the company to which the line is to be conveyed is not authorized to operate it. In this last case, the Agency will approve the agreement only if it has proof that the company acquiring the railway line has received all necessary regulatory approvals.

The Committee was told that the public interest test mentioned above is a reverse onus test in which parties who object to the conveyance must convince the Agency that the conveyance is not in the public interest and that the agreement should not be approved. The Committee heard that aspects of public interest considered by the Agency in respect of recent applications for approval include: the financial stability of the acquiring carrier; the extent to which that carrier will be able to provide

## CHAPITRE 1

### PROCÉDURE RÉGLEMENTAIRE QUE LE CN DOIT SUIVRE

Selon les témoignages entendus par le Comité, le CN devra se conformer à certaines règles pour que le projet de vente de la ligne Truro-Sydney se concrétise. Il faut toutefois qu'il n'y ait aucune entrave juridique à la vente, question abordée au chapitre 2 du présent rapport. La procédure que le CN doit suivre est la suivante.

Le CN devrait avoir reçu les offres définitives des trois acheteurs éventuels et choisi l'acquéreur à l'été de 1992. Ce choix fait et entériné par la direction du CN, la transaction sera soumise à l'approbation du conseil d'administration de la société.

Ensuite, le CN en avisera l'Office national des transports. Le paragraphe 158(2) de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* (L.R.C. 1985, ch. 28 (3<sup>e</sup> suppl.), et modifications) l'oblige, en effet, à aviser l'Office par écrit de l'accord de vente et à donner l'avis public que peut ordonner l'organisme.

Conformément aux Règles générales de l'Office national des transports, le public a 30 jours pour exprimer son avis sur l'accord proposé, et le requérant — dans ce cas-ci, le CN — a 10 jours pour répondre aux questions soulevées par le public. Sur demande, l'Office peut, s'il le juge bon, abréger ou proroger ce délai. En outre, il peut demander à la compagnie de chemin de fer, s'il ne l'a pas déjà fait, de déposer copie de l'accord de cession et d'inclure dans l'avis public un résumé des principaux éléments de l'accord susceptibles d'intéresser le public.

En vertu du paragraphe 158(3) de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, l'Office doit, dans les six mois suivant la réception de l'avis de cession, après avoir tenu les audiences publiques qu'il juge nécessaires, approuver l'accord de cession, sauf s'il estime que celle-ci est contraire à l'intérêt public ou que l'éventuel cessionnaire n'est pas apte à exploiter la ligne. Dans ce dernier cas, l'Office n'approuvera l'accord que s'il a la preuve que le cessionnaire a reçu toutes les autorisations réglementaires nécessaires.

Le Comité a appris que le test de l'intérêt public mentionné ci-dessus consiste en une inversion de la charge de la preuve, puisqu'il revient aux parties opposées à la cession de convaincre l'Office que celle-ci est contraire à l'intérêt public et qu'elle ne devrait pas être autorisée. Selon des témoins, les questions d'intérêt public que le public a soulevées et que l'Office a examinées lors de cas récents sont les suivantes: la stabilité financière de l'acquéreur; sa capacité d'assurer un

the same or an improved level of service to existing and potential shippers; the regional impact of the conveyance; labour issues; and concern over the foreign ownership of the shortline carrier.

In addition to obtaining the approval of the National Transportation Agency for the proposed sale, CN would also have to comply with certain other prescribed procedures. The Truro-Sydney railway line is currently owned by the Government of Canada, but is entrusted to CN for management and operation by an Order in Council pursuant to s. 19(1) of the *Canadian National Railways Act* (R.S.C. 1985, c. C-19, as amended). Consequently, to enable CN to sell the railway line, an Order in Council would have to be made pursuant to s. 19(2) of the same Act to "de-entrust" the management and operation of the line to CN and for the Government of Canada to resume full administration and management. Following the "de-entrustment" Order in Council, the Governor in Council would transfer the ownership of the line and related assets to CN pursuant to s. 4(1)(a) of the *Public Lands Grants Act* (R.S.C. 1985, c. P-30, as amended). Finally, the sale by CN would have to be approved by the Governor in Council pursuant to ss. 23(2)(b) and 23(3)(b) of the *Canadian National Railways Act*. Normally all three steps referred to in this paragraph would be accomplished by one Order in Council.

Assuming that the procedure set out above had been followed, CN would be in a position to transfer ownership to the successful bidder, provided that the latter had received all necessary regulatory approvals. The Committee was told by all three prospective purchasers that they would be interested in acquiring the Truro-Sydney railway line only if they were to incorporate provincially rather than federally. It is the Committee's understanding that, assuming that the successful bidder incorporated in Nova Scotia, the sale would be made conditional upon the purchaser's obtaining an operating licence from that province. Indeed, as was noted earlier, the National Transportation Agency would approve the sale agreement pursuant to s. 158(3) of the *National Transportation Act, 1987* only if the company acquiring the railway line had received all necessary regulatory approvals.

Mention should be made of the fact that, by virtue of s. 65(1) of the *National Transportation Act, 1987*, an appeal lies from the National Transportation Agency to the Federal Court of Appeal on a question of law or jurisdiction. Pursuant to s. 64 of the same Act, the Governor in Council, at any time, may vary or rescind any decision, order, rule or regulation of the Agency, and any order that the Governor in Council may make with respect thereto is binding on the Agency and on all parties.

service équivalent ou meilleur que les transporteurs actuels et éventuels; les répercussions régionales de la cession; les relations de travail; et les craintes au sujet de la propriété étrangère.

Le CN devra non seulement obtenir l'approbation de l'Office national des transports, mais il devra aussi se conformer à certaines autres règles. La ligne Truro-Sydney appartient actuellement au gouvernement du Canada, mais la gestion et l'exploitation en ont été confiées au CN par un décret, conformément au paragraphe 19(1) de la *Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada* (L.R.C. 1985, ch. C-19, et modifications). Par conséquent, pour que le CN puisse vendre cette ligne, il faudrait adopter un décret aux termes du paragraphe 19(2) de la même loi afin de le soustraire à sa responsabilité de gestionnaire et d'exploitant, et de permettre au gouvernement du Canada de reprendre entièrement l'administration et la gestion du chemin de fer. Ensuite, le gouverneur en conseil devrait transférer au CN la propriété de la ligne et des actifs qui y sont rattachés, conformément à l'alinéa 4(1)a) de la *Loi sur les concessions de terres publiques* (L.R.C. 1985, ch. P-30, et modifications). Enfin, le gouverneur en conseil devrait approuver la vente par le CN aux termes des alinéas 23(2)b) et 23(3)b) de la *Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada*. En pratique, ces trois étapes devraient faire l'objet du même décret.

Si le CN suivait cette procédure, il devrait être en mesure de transférer la propriété au soumissionnaire retenu, à condition que ce dernier ait reçu toutes les autorisations nécessaires. Les trois acquéreurs retenus ont indiqué au Comité que l'achat de la ligne Truro-Sydney ne les intéressait que s'ils obtenaient une charte provinciale plutôt que fédérale. Le Comité estime que, si l'acquéreur se constitue en société en Nouvelle-Écosse, la vente sera conditionnelle à l'obtention d'un permis d'exploitation de cette province. En fait, comme nous l'avons dit, l'Office national des transports n'approuvera l'accord de vente, conformément au paragraphe 158(3) de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, que si le cessionnaire a reçu toutes les autorisations nécessaires.

Il importe de signaler qu'aux termes du paragraphe 65(1) de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, on peut interjeter appel de tout acte de l'Office national des transports devant la Cour d'appel fédérale sur une question de droit ou de compétence. Conformément à l'article 64 de cette loi, le gouverneur en conseil peut, à tout moment, modifier ou annuler les décisions, arrêtés, règles ou règlements de l'Office, et ses décrets lient l'Office et toutes les parties.



## CHAPTER 2

## POSSIBLE LEGAL OBLIGATIONS RESPECTING THE RAILWAY LINE

In the last chapter, reference was made to the regulatory process with which CN must comply if it is to sell the Truro-Sydney railway line. Presumably this process would come into play only if there were no legal impediments to the sale or if such impediments had previously been removed. In this respect, questions have been raised about the legal status of the Truro-Sydney railway line, and, in particular, whether the owner, the Government of Canada (or CN as the "entrusted" manager of the line), has a legal obligation to maintain the line. Assuming that such an obligation exists, and in the absence of its being negated by an agreement between the Government of Canada and the Government of Nova Scotia, it is argued that the line cannot be sold. The Committee sought the views of certain individuals, whose opinions are summarized below.

Mr. Rand Matheson, a Maritime transportation historian engaged as a consultant by the Committee, in a paper prepared for the Committee argues that the Intercolonial Railway between Halifax and the St. Lawrence River and the portion of the Truro-Sydney railway line between Truro and New Glasgow constitute part of what he refers to as the "Confederation railway." He makes this argument on the basis of s. 108 and Item 6 of the Third Schedule and s. 145 of the *Constitution Act, 1867*. He further argues that the Truro-Sydney "main-line," as he calls it, which became part of the Intercolonial Railway, is a "Confederation railway" on account of s. 32 of the *Terms of Union of Newfoundland with Canada*. The latter is given the force of law by the *Newfoundland Act* and is therefore part of the Constitution of Canada by virtue of s. 52 and the schedule to the *Constitution Act, 1982*. Mr. Matheson concludes, on the basis of these and other constitutional and statutory provisions, that CN, as manager and operator of the Truro-Sydney railway line (pursuant to Order in Council P.C. 115 of 20 January 1923), has no right to take *ex parte* action to sell the Truro-Sydney railway line without first obtaining the concurrence of the Government of Canada and the Government of Nova Scotia.

Mr. Matheson notes that the Intercolonial Railway was a "condition precedent" of Confederation without which there would have been no union of the provinces in 1867. In support of his argument he cites the now repealed s. 145 of the *Constitution Act, 1867*, which read as follows:

145. Inasmuch as the Provinces of Canada, Nova Scotia, and New Brunswick have joined in a Declaration that the Construction of the Intercolonial Railway is essential to the Consolidation of the Union of British North America, and to the Assent thereto of Nova Scotia and New Brunswick, and

## CHAPITRE 2

## OBLIGATIONS LÉGALES RELIÉES ÉVENTUELLEMENT AU CHEMIN DE FER

Il a été question, dans le chapitre précédent, de la procédure réglementaire que le CN doit suivre pour vendre la ligne Truro-Sydney. Le mécanisme ne s'enclencherait vraisemblablement que si aucun obstacle juridique n'entravait la vente ou que si pareil obstacle avait été auparavant levé. À cet égard, des questions ont été soulevées au sujet du statut juridique de cette ligne ferroviaire. Il s'agit essentiellement de savoir si le propriétaire, soit le gouvernement du Canada (ou le CN, à qui a été confiée l'exploitation du réseau), est légalement tenu de la maintenir ouverte. Si c'est le cas et si nul accord entre le gouvernement du Canada et celui de la Nouvelle-Écosse n'est venu annuler cette obligation, d'aucuns affirment que la ligne ne pourrait pas être vendue. Le Comité a sollicité l'avis de certains experts, dont les opinions sont résumées ci-dessous.

M. Rand Matheson, spécialiste de l'histoire des transports dans les Maritimes, a préparé pour le Comité une étude où il soutient que le chemin de fer Intercolonial entre Halifax et le fleuve Saint-Laurent ainsi que le tronçon ferroviaire Truro-Sydney entre Truro et New Glasgow font partie de ce qu'il appelle le « chemin de fer de la Confédération ». Il cite à l'appui de son argument l'article 108 et le point 6 de la Troisième annexe, de même que l'article 145 de la *Loi constitutionnelle de 1867*. M. Matheson avance en outre que la « ligne principale » Truro-Sydney, selon ses mots, qui a été intégrée au chemin de fer Intercolonial, est un « chemin de fer de la Confédération » en vertu de l'article 32 des *Conditions de l'union de Terre-Neuve au Canada*. Or, ce texte législatif, qui a maintenant force de loi grâce à la *Loi sur Terre-Neuve*, fait aujourd'hui partie de la Constitution du Canada conformément à l'article 52 et à l'Annexe de la *Loi constitutionnelle de 1982*. S'appuyant sur ces dispositions constitutionnelles et législatives, entre autres, M. Matheson affirme que le CN, en tant que gestionnaire et exploitant de la ligne Truro-Sydney (par application du décret C.P. 115 du 20 janvier 1923), n'a pas le droit de prendre des mesures *ex parte* en vue de sa vente sans avoir obtenu au préalable l'assentiment du gouvernement du Canada et de celui de la Nouvelle-Écosse.

M. Matheson fait observer que l'existence du chemin de fer Intercolonial était une « condition préalable » de la Confédération, sans laquelle l'union entre les provinces aurait été impossible en 1867. Il invoque à l'appui de cet argument l'article 145 de la *Loi constitutionnelle de 1867*, maintenant abrogé, dont voici le texte:

145. Considérant que les provinces du Canada, de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick ont, par une commune déclaration, exposé que la construction du chemin de fer Intercolonial était essentielle à la consolidation de l'union de l'Amérique du Nord britannique, et à son



have consequently agreed that Provision should be made for its immediate Construction by the Government of Canada; Therefore, in order to give effect to that Agreement, it shall be the Duty of the Government and Parliament of Canada to provide for the Commencement, within Six Months after the Union, of a Railway connecting the River St. Lawrence with the City of Halifax in Nova Scotia, and for the Construction thereof without Intermission, and the Completion thereof with all practicable speed.

It is argued by Mr. Matheson, on the basis of the above provision and s. 108 and Item 6 of the Third Schedule to the *Constitution Act, 1867* (which transferred railways belonging to each province at the time of Confederation to the Government of Canada), that the portion of the Truro-Sydney railway line from Truro to New Glasgow constituted part of the Intercolonial Railway and what he refers to as the "Confederation railway" at the time of Confederation in 1867. At that time, the railway, which had been constructed earlier by the Government of Nova Scotia from Halifax to Pictou via Truro and New Glasgow, became the property of the Government of Canada. Mr. Matheson claims that the portion of the Truro-Sydney railway line referred to above formed part of the original Intercolonial or "Confederation railway," notwithstanding that s. 145 lacked specificity in that it referred only to "a railway connecting the River St. Lawrence with the City of Halifax in Nova Scotia."

Mr. Matheson contends that the remainder of the Truro-Sydney railway line likewise became a "Confederation railway" and would be considered a "mainline" operation because of s. 32 of the *Terms of Union of Newfoundland with Canada* (December 1948) which provides as follows:

32. (1) Canada will maintain in accordance with the traffic offering a freight and passenger steamship service between North Sydney and Port aux Basques, which, on completion of a motor highway between Corner Brook and Port aux Basques, will include suitable provision for the carriage of motor vehicles.

(2) For the purpose of railway rate regulation the Island of Newfoundland will be included in the Maritime region of Canada, and through-traffic moving between North Sydney and Port aux Basques will be treated as all-rail traffic.

(3) All legislation of the Parliament of Canada providing for special rates on traffic moving within, into, or out of, the Maritime region will, as far as appropriate, be made applicable to the Island of Newfoundland.

acceptation par la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick, et qu'elles ont en conséquence arrêté que le gouvernement du Canada devait l'entreprendre sans délai: à ces causes, pour donner suite à cette convention, le gouvernement et le parlement du Canada seront tenus de commencer, dans les six mois qui suivront l'union, les travaux de construction d'un chemin de fer reliant le fleuve St. Laurent à la cité d'Halifax dans la Nouvelle-Écosse et de les terminer sans interruption et avec toute la diligence possible.

En conséquence de la disposition susmentionnée, ainsi que de l'article 108 et du point 6 de la Troisième annexe de la *Loi constitutionnelle de 1867* (qui transfèrent au gouvernement du Canada la propriété des chemins de fer appartenant à chacune des provinces au moment de la Confédération), M. Matheson soutient que le tronçon de la ligne Truro-Sydney entre Truro et New Glasgow faisait partie du chemin de fer Intercolonial et de ce qu'il appelle le « chemin de fer de la Confédération » au moment de l'union en 1867. À cette date, la voie ferrée, construite plus tôt par le gouvernement de la Nouvelle-Écosse entre Halifax et Pictou, via Truro et New Glasgow, est donc devenue la propriété du gouvernement du Canada. M. Matheson affirme que le tronçon de la ligne Truro-Sydney dont il est question ici faisait partie de l'Intercolonial ou « chemin de fer de la Confédération », malgré l'imprécision de l'article 145 qui ne parle que d'un « chemin de fer reliant le fleuve St. Laurent à la cité d'Halifax dans la Nouvelle-Écosse ».

M. Matheson prétend que le reste de la ligne ferroviaire reliant Truro et Sydney est aussi devenu un « chemin de fer de la Confédération » et devrait être considéré comme une « ligne principale », en raison de l'article 32 des *Conditions de l'union de Terre-Neuve au Canada* (décembre 1948) qui stipule que:

32. (1) Le Canada maintiendra, selon le volume du trafic offert, un service de bateaux à vapeur pour le transport des marchandises et des passagers entre North Sydney et Port-aux-Basques; ce service, dès qu'une route pour véhicules à moteur aura été ouverte entre Corner Brook et Port-aux-Basques, assurera aussi, dans une mesure convenable, le transport des véhicules à moteur.

(2) Aux fins de la réglementation des tarifs ferroviaires, l'île de Terre-Neuve sera comprise dans la région maritime du Canada et le transport direct entre North Sydney et Port-aux-Basques sera classé comme exclusivement ferroviaire.

(3) Toute législation du Parlement du Canada accordant des taux spéciaux pour le transport à l'intérieur, à destination ou en provenance de la région maritime sera, dans la mesure appropriée, rendue applicable à l'île de Terre-Neuve.

According to Mr. Matheson, the Truro-Sydney railway line remains a "Confederation railway" and is an essential part of the rail link to Newfoundland, notwithstanding the *Memorandum of Understanding between the Government of Canada and the Government of Newfoundland* dated 20 June 1988 whereby the railway operations on the Island of Newfoundland were terminated and a comprehensive transportation package was established.

On the basis of these and other arguments, Mr. Matheson concludes that CN, as the "entrusted" manager and operator of the Truro-Sydney railway line, cannot undertake to sell the line, which, in his words, "is basic to Terms of Confederation," without first obtaining the concurrence of the Governments of both Canada and Nova Scotia.

Legal opinions on this matter were solicited by the Committee from Mr. Serge Cantin, Q.C., General Solicitor, CN, and Mr. David Johansen of the Library of Parliament. Neither lawyer found, in any of the statutes that authorized the construction of this line of railway or any segment thereof, an obligation to continue to maintain or operate the Truro-Sydney railway line or any segment thereof. In addition, neither of them found any constitutional obligation on the part of the Government of Canada to continue to maintain or operate the line or any segment thereof.

In this respect, the Committee also notes that when witnesses representing the Government of Nova Scotia initially appeared before it, on 6 February 1992, Mr. Don MacDougall, Director of Transportation Policy, Department of Transportation and Communications, said that the province had not been able to find any definite written constitutional guarantee that service would continue to be provided on the Truro-Sydney railway line. He stated, however, that he believed there was a moral responsibility on the part of the Government of Canada to maintain service on the line and that there might also be a contractual obligation on it to continue to operate the part of the line from Truro to the Cape Breton side of the Strait of Canso. It was pointed out that the Attorney General's Department was looking into the possible existence of a "trust" deed from the province of Nova Scotia to the Government of Canada in that regard. Mr. Serge Cantin, General Solicitor, CN, told the Committee that CN also had looked into the matter and found no evidence of a "trust" deed in this respect. He stated that there was a deed in fee simple and an outright transfer of ownership to the Government of Canada. When officials from the Government of Nova Scotia re-appeared before the Committee, on 14 April 1992, Mr. MacDougall reported that a professor from Dalhousie University believes that there is substance to the province's claim regarding the "trust" deed and is investigating the matter further.

Selon M. Matheson, la ligne Truro-Sydney demeure un « chemin de fer de la Confédération » et est un élément essentiel du service ferroviaire reliant Terre-Neuve au reste du pays, malgré le *Protocole d'entente entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de Terre-Neuve*, signé le 20 juin 1988, qui a aboli le transport ferroviaire à Terre-Neuve et établi un système global de transport.

Se fondant sur ces arguments et sur d'autres encore, M. Matheson en arrive à la conclusion que le CN, à qui ont été « confiées » la gestion et l'exploitation de la ligne Truro-Sydney, ne peut prendre l'initiative de vendre cette voie ferrée (à cause, dit-il, de « son rôle essentiel dans la Confédération »), sans avoir obtenu au préalable l'assentiment des gouvernements du Canada et de la Nouvelle-Écosse.

Le Comité a demandé un avis juridique en la matière à Me Serge Cantin, c.r., avocat du CN, et à Me David Johansen, de la Bibliothèque du Parlement. Ni l'un ni l'autre n'a trouvé, dans les lois autorisant la construction de ce chemin de fer ou d'un tronçon de celui-ci, mention d'une obligation quelconque de conserver ou d'exploiter la ligne Truro-Sydney. Qui plus est, à leur avis, aucune loi constitutionnelle ne confère au gouvernement du Canada l'obligation de conserver ou continuer à exploiter cette voie ferrée ou un tronçon de celle-ci.

À cet égard, lors de la première comparution des représentants du gouvernement de la Nouvelle-Écosse devant le Comité le 6 février 1992, M. Don MacDougall, directeur de la politique des transports au ministère des Transports et des Communications, a indiqué que la province n'avait pu trouver dans la Constitution une garantie écrite quelconque que le service continuerait à être assuré sur la ligne Truro-Sydney. À son avis, toutefois, le gouvernement du Canada a la responsabilité morale de maintenir le service sur cette ligne, et il pourrait fort bien être dans l'obligation contractuelle de continuer à exploiter la voie allant de Truro au détroit de Canso, du côté du Cap Breton. D'aucuns ont signalé que le Solliciteur général s'interrogeait sur l'existence possible d'un tel acte de « fiducie » de la province de la Nouvelle-Écosse au gouvernement du Canada. Me Serge Cantin, avocat du CN, a dit au Comité que sa société avait elle aussi examiné la question et qu'elle n'avait trouvé aucune preuve de l'existence d'un acte de « fiducie ». Il a établi qu'il y avait un acte en fief simple et un transfert absolu de la propriété au gouvernement du Canada. Des représentants du gouvernement de la Nouvelle-Écosse comparurent à nouveau devant le Comité, le 14 avril 1992. À cette occasion, M. MacDougall rapporta qu'un professeur de l'Université Dalhousie était d'avis qu'il y avait matière à réclamation, de la part de la province, quant à cet acte de « fiducie »; ce professeur menait d'ailleurs des recherches à ce sujet.



Mr. Cantin disagrees with Mr. Matheson's argument that the proposed sale by CN of the Truro-Sydney railway line would require the consent of both the Government of Canada and the Government of Nova Scotia. Mr. Cantin is of the view that the proposed sale would not require the approval of the Government of Nova Scotia but would require the approval of the Government of Canada, since it is the owner of the railway line which has been "entrusted" to CN for management and operation.

In their legal opinions on this matter, both Mr. Cantin and Mr. Johansen stress that s. 145 of the *Constitution Act, 1867*, relied on to a great extent by Mr. Matheson in his argument, was repealed in 1893, presumably because the Government of Canada had discharged its obligation under s. 145 to build a railway "connecting the River St. Lawrence with the City of Halifax in Nova Scotia." Both lawyers are of the view that s. 145 is irrelevant to the Truro-Sydney railway line.

With respect to s. 32 of the *Terms of Union of Newfoundland with Canada*, cited earlier, Mr. Johansen notes that s. 32(1) obligates the Government of Canada to maintain a freight and passenger steamship service between Sydney and Port aux Basques. He contends, contrary to Mr. Matheson's argument that s. 32(2) provides for a rail link connecting the Truro-Sydney rail line to Newfoundland, that the sole purpose of this subsection is to include Newfoundland within the Maritime region so that Newfoundland would be able to take advantage of the Maritime freight rates structure. According to Mr. Johansen, nothing in s. 32 would create an obligation on the Government of Canada to maintain a rail service linking Sydney with Port aux Basques.

Similarly, Mr. Cantin is of the view that the sole obligation of the Government of Canada under s. 32 is to maintain a freight and passenger steamship service between North Sydney and Port aux Basques. He notes specifically that nowhere in the *Terms of Union of Newfoundland with Canada* is there any reference whatsoever to maintaining a rail link between Truro and Sydney with a view to preserving rail traffic to Newfoundland. Accordingly, he concludes that no such constitutional obligation can be inferred.

Both Mr. Cantin and Mr. Johansen, disagreeing with the view expressed by Mr. Matheson, conclude that there are no constitutional or other legal impediments to the proposed sale of the Truro-Sydney railway line. They are of the opinion that CN is free to sell the railway line provided that it complies with the legislative requirements and the regulatory process described in chapter 1 of this report.

Par ailleurs, Me Cantin ne pense pas comme M. Matheson que la vente de la ligne Truro-Sydney par le CN nécessiterait le consentement du gouvernement du Canada et de celui de la Nouvelle-Écosse. À son avis, cette vente n'exigerait que l'autorisation du gouvernement du Canada, qui est le propriétaire du réseau ferroviaire dont la gestion et l'exploitation ont été confiées au CN.

Dans leurs avis juridiques, Me Cantin et de Me Johansen ont tous deux fait valoir que l'article 145 de la *Loi constitutionnelle de 1867*, sur lequel M. Matheson appuie une bonne partie de son argumentation, avait été abrogé en 1893. Cette abrogation s'expliquait probablement par le fait que le gouvernement s'était acquitté de son engagement de construire un chemin de fer « reliant le fleuve St. Laurent à la cité d'Halifax dans la Nouvelle-Écosse ». Les deux avocats estiment donc que l'article 145 ne saurait être invoqué au sujet de la ligne Truro-Sydney.

Quant à l'article 32 des *Conditions de l'union de Terre-Neuve au Canada*, cité précédemment, Me Johansen fait valoir que le paragraphe 32(1) oblige le gouvernement du Canada à maintenir un service de bateaux à vapeur pour le transport des marchandises et des passagers entre Sydney et Port-aux-Basques. Contrairement à M. Matheson qui voit dans le paragraphe 32(2) l'assurance du maintien d'une liaison ferroviaire avec Terre-Neuve, il soutient que l'unique objet de ce paragraphe est d'inclure cette province dans la région maritime pour lui permettre de profiter des tarifs de fret spéciaux qui y sont en vigueur. Selon lui, l'article 32 ne crée au gouvernement fédéral aucune obligation de maintenir un service ferroviaire reliant Sydney à Port-aux-Basques.

Me Cantin est lui aussi d'avis que l'unique obligation posée au gouvernement du Canada par l'article 32 est de maintenir un service de bateaux à vapeur pour le transport des marchandises et des passagers entre North Sydney et Port-aux-Basques. Il fait valoir précisément que les *Conditions de l'union de Terre-Neuve au Canada* ne font nullement allusion au maintien d'un service ferroviaire entre Truro et Sydney aux fins de la préservation du transport par rail à Terre-Neuve. Par conséquent, force lui est de conclure qu'il n'en découle aucune obligation constitutionnelle.

Contrairement à M. Matheson, Mes Cantin et Johansen soutiennent en définitive qu'il n'existe aucune entrave constitutionnelle ou juridique à la vente de la ligne ferroviaire reliant Truro à Sydney. Selon eux, le CN peut la vendre, à condition de se conformer aux exigences législatives et à la procédure décrite dans le chapitre 1 du présent rapport.



The Committee is cognizant of the differing opinions expressed on the legal status of the Truro-Sydney railway line; however, the Committee is not a judicial body and therefore cannot make a determination as to which is the correct view. This is a question that the Committee feels would appropriately be taken into consideration by the National Transportation Agency in its determinations. In any case, the question ultimately may have to be answered by a court of law.

The question arose of whether the Truro-Sydney railway line runs through any Indian lands or reserves and, if so, what arrangements have been made with the native people regarding the railway right-of-way running through those lands. The Committee was informed that the railway right-of-way runs through a present reserve, the Pomquet and Afton Indian Reserve No. 23, and a former reserve, the Sydney Indian Reserve No. 28. The Committee was advised that in the case of the Pomquet and Afton Indian Reserve No. 23, the railway right-of-way (5.24 acres) was acquired in 1881 by the original builder from the Department of Indian Affairs in the manner prescribed at the time. In the case of the Sydney Indian Reserve No. 28, the railway right-of-way (.66 acres) was transferred by two Orders in Council in 1903 from the Department of Indian Affairs to the Department of Railways and Canals (Government of Canada). In the case of both rights-of-way, compensation was paid. The whole of the remainder of the Sydney Indian Reserve No. 28 was surrendered by the Membertou Band for sale on 1 March 1964 and was sold and patented to Francis Joseph Kelley on 18 November 1964.

Thus it appears that the crossing of Indian lands by the Truro-Sydney railway presents no basic impediments to the proposed sale of the railway line. However, the Department of Indian and Northern Affairs has asked, as a matter of policy, that CN impose a condition on any purchaser of the Truro-Sydney railway line that those portions of the line that were formerly part of Pomquet and Afton Reserve No. 23 be transferred to the Department of Indian and Northern Affairs, for a nominal consideration, when no longer needed for railway purposes.

### CHAPTER 3

#### MAIN LINE/BRANCH LINE DISTINCTION

A number of the witnesses who appeared before the Committee, including representatives of the Government of Nova Scotia, maintain that the Truro-Sydney railway line is a main line. In contrast, CN officials clearly regard it a branch or a feeder line. Questions were raised about the definitions of, and the distinctions between, a main line and a branch line and the relevance, if any, for purposes of the proposed sale.

Le Comité constate donc que les avis sont partagés sur le statut juridique de la ligne Truro-Sydney. Mais il ne peut s'ériger en tribunal pour trancher. Il croit que la question devrait être examinée par l'Office national des transports et même, en fin de compte, jugée par une cour de justice.

Par ailleurs, d'aucuns se sont demandé devant le Comité si la ligne reliant Truro à Sydney traverse des terres ou des réserves indiennes et si, dans l'affirmative, des arrangements quelconques ont été pris avec les Autochtones au sujet d'une possible emprise du chemin de fer sur ces terres. Le Comité a appris que l'emprise traverse la réserve indienne actuelle de Pomquet et d'Afton, n° 23, et l'ancienne réserve indienne de Sydney, n° 28. Dans le cas de la réserve indienne de Pomquet et d'Afton, n° 23, l'emprise (5,24 acres) a été achetée par le constructeur original en 1881 au ministère des Affaires indiennes, selon les règles de l'époque. Dans le cas de la réserve indienne de Sydney, n° 28, l'emprise (0,66 acres) a été transférée par deux décrets, en 1903, du ministère des Affaires indiennes au ministère des Chemins de fer et canaux (gouvernement du Canada). Dans les deux cas, il y a eu indemnisation. Ce qui restait de la réserve indienne de Sydney, n° 28, a été cédé par la bande Membertou le 1<sup>er</sup> mars 1964, vendu à Francis Joseph Kelley et inscrit au cadastre sous ce nom le 18 novembre 1964.

Le fait que la ligne Truro-Sydney traverse des terres indiennes ne constituerait donc pas une entrave à la vente du réseau par le CN. Le ministère des Affaires indiennes et du Nord a toutefois demandé, pour des raisons d'ordre administratif, que le CN impose à tout acheteur de lui céder pour une somme nominale les parties de la ligne qui faisaient anciennement partie de la réserve indienne de Pomquet et d'Afton, n° 23, lorsqu'elles ne seraient plus utilisées comme voies ferrées.

### CHAPITRE 3

#### DISTINCTION ENTRE LIGNE PRINCIPALE ET SECONDAIRE

Un certain nombre de témoins qui ont comparu devant le Comité, et notamment les représentants du gouvernement de la Nouvelle-Écosse, maintiennent que la voie reliant Truro à Sydney est une ligne principale. Par contre, les représentants du CN la considèrent nettement comme une ligne secondaire ou un embranchement. Des questions ont été soulevées au sujet de la distinction à faire, le cas échéant, entre les deux lignes, aux fins de la vente proposée.

In this respect, when CN officials initially appeared before the Committee, on 6 February 1992, Mr. Marv Blackwell, Vice President Atlantic Region, was asked to explain the differences between a main line and a branch line. He stated that CN now uses the phrase "core network" to refer to the main lines where CN usually operates a large number of trains. He described the railway line from Halifax through Truro to Moncton as part of the core network. He referred to the Truro-Sydney line as a feeder line.

When CN officials re-appeared before the Committee, on 14 April 1992, Mr. Blackwell once again spoke of the distinction between a main line and a branch line. He made clear his perception that the Truro-Sydney railway line is a feeder or a branch line rather than a main line, although he said that at one time it would have been considered a main line. He stated:

Whether something is a main line or a branch line — and I use the branch line-feeder line concept almost interchangeably — is something that happens over time. It is usually a function of volume. It is a function of how it fits into the rest of the railway operation. From Canadian National's perspective, the Truro-Sydney line is no longer what we would call a main line, it is indeed a strong feeder line.

Be that as it may, the Committee was told that, for purposes of the proposed sale, s. 158(1) of the *National Transportation Act, 1987*, which provides legal authority for the sale, draws no distinction as to the kind of railway line being sold. It states as follows:

158. (1) Subject to the approval of the Agency, a railway company may enter into an agreement with any other company, whether within the legislative authority of Parliament or not, to sell, lease or otherwise convey to the other company a line of railway or a segment thereof and, in such case, the railway company shall be deemed not to have abandoned the line or segment for the purposes of this or any other Act.

The provision simply refers to the sale of a "line of railway or a segment thereof." In other words, for purposes of the proposed sale, it does not matter whether the Truro-Sydney railway line is a main line, a branch line, or any other type of line.

The distinction between a main line and a branch line does become relevant, however, under the *National Transportation Act, 1987* for purposes of the subsidy provision in abandonment cases. The Act defines a branch line and generally limits the application of s. 178 regarding subsidies in abandonment

Lorsque des représentants du CN ont comparu pour la première fois devant le Comité le 6 février 1992, celui-ci a demandé à M. Marv Blackwell, vice-président de la région de l'Atlantique, d'expliquer la différence entre une ligne principale et une ligne secondaire. M. Blackwell a indiqué que le CN utilise maintenant l'expression « réseau de base » pour désigner les lignes principales sur lesquelles circulent habituellement un grand nombre de trains. Pour la compagnie, la voie ferrée allant de Halifax à Moncton, en passant par Truro, fait partie du réseau de base et la ligne Truro-Sydney est un embranchement.

Lorsque des représentants du CN sont à nouveau venus rencontrer le Comité le 14 avril 1992, M. Blackwell a reparlé de la distinction à faire entre une ligne principale et une ligne secondaire. À son avis, la ligne Truro-Sydney est une voie secondaire, bien qu'on l'ait à une certaine époque considérée comme une ligne principale. Il a dit notamment:

C'est avec le temps qu'on détermine si une voie est une voie principale ou une voie de service — et j'utilise presque indifféremment le concept de voie de service et de voie d'apport. C'est habituellement en fonction du volume. Cela dépend de la façon dont la voie s'intègre au reste du réseau ferroviaire. Du point de vue du Canadien National, le tronçon Truro-Sydney n'est plus ce qu'on pourrait appeler une voie principale, mais c'est effectivement une voie d'apport importante.

Quoi qu'il en soit, on a mentionné au Comité que le paragraphe 158(1) de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, qui autorise la vente, ne fait aucune distinction quant au type de ligne ferroviaire vendue. En voici le texte:

158. (1) Sous réserve de l'approbation de l'Office, une compagnie de chemin de fer peut conclure un accord avec une autre compagnie, relevant ou non de la compétence du Parlement du Canada, à l'effet de vendre, donner en location ou céder sous une autre forme à celle-ci une ligne de chemin de fer ou un tronçon de celle-ci; dans ce cas, la compagnie de chemin de fer est réputée, pour l'application de la présente ou d'une autre loi, ne pas avoir abandonné la ligne ou le tronçon.

Il n'est question dans cette disposition que de la vente d'« une ligne de chemin de fer ou (d')un tronçon de celle-ci ». Autrement dit, en ce qui concerne la vente proposée, peu importe que la ligne Truro-Sydney soit une ligne principale, un embranchement ou un autre type de voie.

Toutefois, la distinction entre ligne principale et secondaire prend de l'importance en vertu de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* lorsqu'on doit verser une subvention dans les cas d'abandon. La Loi définit ce qu'est un embranchement et limite généralement à l'exploitation d'embranchements



cases to the operation of branch lines. This is not to say, however, that a line of railway other than a branch line, e.g., a main line, may not be abandoned if it meets the abandonment criteria set out under the Act; however, a railway line other than a branch line will not qualify for a subsidy under s. 178 if, after hearing an abandonment application, the Agency determines, pursuant to s. 166, that the operation of the line is required in the public interest.

A "branch line" is defined in s. 157(1) for purposes of the abandonment provisions as follows:

157. (1) In this Division,

"branch line" means a line of railway in Canada of a railway company within the legislative authority of Parliament that, relative to a main line within the company's railway system in Canada of which it forms a part, is a subsidiary, secondary, local or feeder line of railway, and includes a segment of any such subsidiary, secondary, local or feeder line of railway.

While the definition of a branch line refers to a main line, no definition of a main line is contained in the Act. However, the Act does provide in s. 157(4) that:

(4) The Agency may determine as a question of fact whether a line of railway in Canada is (a) a yard track, a siding or spur that is not a branch line or other trackage auxiliary to a line of railway, or (b) another kind of line, even though no application has been made for the abandonment of the operation of the line.

In essence, therefore, the determination of whether a railway line is a branch line for purposes of the abandonment provisions under the *National Transportation Act, 1987* is a question of fact to be determined in the circumstances of each particular case.

It is thus clear that the distinction between a main line and a branch line could become relevant only if, for whatever reason, the proposed sale by CN of the Truro-Sydney railway line did not take place and CN were to continue operating the line and later decided to apply for abandonment of it. In such a situation, if the Agency determined that the operation of the line was required in the public interest pursuant to s. 166 of the Act, the line would qualify for a subsidy under s. 178 of the *National Transportation Act, 1987* only if the Agency found it to be a branch line.

l'application de l'article 178, qui traite des subventions. Cela ne veut pas dire, cependant, qu'une ligne de chemin de fer autre qu'un embranchement, par exemple une ligne principale, ne pourrait pas être abandonnée si elle satisfaisait aux critères d'abandon définis dans la Loi. Toutefois, une ligne ferroviaire autre qu'un embranchement ne donnera pas droit à une subvention en vertu de l'article 178 si, après examen de la demande d'abandon, l'Office décide, conformément à l'article 166, que l'exploitation de la ligne doit se poursuivre dans l'intérêt public.

Le terme « embranchement » est défini au paragraphe 157(1) de la manière suivante aux fins de l'application des dispositions concernant l'abandon:

157. (1) Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente section.

« embranchement » Ligne de chemin de fer située au Canada, qui relève d'une compagnie de chemin de fer assujettie à la compétence législative du Parlement et qui, par rapport à une ligne principale du réseau ferroviaire de la compagnie située au Canada et dont elle fait partie, constitue une ligne auxiliaire, secondaire, locale ou de dérivation. Est assimilé à un embranchement tout tronçon de cette ligne auxiliaire, secondaire, locale ou de dérivation.

Même s'il est question de ligne principale dans cette définition, cette expression n'est nulle part définie dans la Loi. Mais celle-ci mentionne, au paragraphe 157(4):

(4) Même en l'absence d'une demande d'abandon d'exploitation d'une ligne de chemin de fer au Canada, l'Office peut déterminer, comme question de fait, si la ligne est soit une voie de cour de triage, une voie d'évitement ou un épi qui n'est pas un embranchement, ou une autre voie auxiliaire d'une ligne de chemin de fer, soit une ligne d'un autre type.

En somme, c'est dans les faits, selon les circonstances propres à chaque cas, qu'on juge si une ligne est un embranchement aux fins des dispositions subventionnelles de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*.

À la lumière de ce qui précède, il est clair que la distinction entre une ligne principale et un embranchement n'a aucune importance dans le cadre du projet de vente par le CN de la ligne Truro-Sydney. Elle pourrait cependant en avoir si, pour une raison quelconque, la vente n'avait pas lieu et que le CN continuait d'exploiter cette ligne pour ensuite décider de présenter une demande d'abandon. Dans un tel cas, une subvention ne serait versée en vertu de l'article 178 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* que si l'Office déterminait que la ligne est un embranchement et que l'exploitation doit se poursuivre dans l'intérêt public, conformément à l'article 166 de la Loi.



## CHAPTER 4

### THE SHORTLINE RAILROAD PHENOMENON

#### History

The "shortline" rail phenomenon in North America is relatively new; it had its beginnings in the United States. In the early 1900s, the rail network in the United States totalled 254,000 miles. Since that time, competition from trucks, pipelines and barges has resulted in a marked decline in market share for the railway industry. As Mr. Joseph Dettmar, Deputy Director, Rail Section for the Interstate Commerce Commission (ICC) told the Committee, "the railroads utterly failed to adjust to this new competitive environment and plunged into obsolescence and insolvency." The end result was that during the 1970s a number of U.S. railroad companies went bankrupt.

Congress reacted by enacting the *Staggers Rail Act of 1980*, which loosened the economic regulation of the American railroad industry. Railroads were no longer to be an instrument of broad social purposes and were encouraged by the legislation to price their services to enhance their profitability. As carriers ceased to subsidize their unprofitable operations from their profitable ones, their unprofitable operations began to fall by the wayside.

In outlining this process for the Committee, Mr. Dettmar went on to say that at the time the *Staggers Rail Act* was enacted the conventional wisdom was that the railroad industry, through its new freedom, would be able to raise rates and through increased revenues revitalize the railroad industry. On the contrary, however, rate levels actually fell between 1980 and 1988, while railroad profitability increased. The railroads increased their profitability by increasing their traffic density, moving more tonnes over fewer miles. The existing railroads accomplished this primarily through rail line abandonments and line sales to new railroads, which have come to be referred to as "shortline" operations.

According to Mr. Dettmar, the major railroads abandoned nearly 16% of their systems between 1981 and 1988 and reduced employment in the railroad industry by 44%, from 420,000 to 235,000. As we shall see later, labour plays a key role in the discussions on the viability of shortline operations. The railroads sold or leased more than 25,000 miles of their lines, approximately 19% of the current 133,000 miles of line operated by the major railroads.

## CHAPITRE 4

### LES CHEMINS DE FER SECONDAIRES

#### Historique

Les chemins de fer « secondaires » sont relativement nouveaux en Amérique du Nord. Le phénomène a pris naissance aux États-Unis. Au début des années 1900, le réseau ferré y atteignait 254 000 milles. Depuis, la concurrence du camionnage, des pipelines et des péniches a fait perdre à l'industrie du rail une part importante du marché. Comme l'a dit au Comité M. Joseph Dettmar, sous-directeur (Rail) de l'Interstate Commerce Commission (ICC), « Les chemins de fer ne se sont pas adaptés à ce nouvel environnement concurrentiel et ont plongé dans l'obsolescence et l'insolvabilité ». Résultat: au cours des années 70, un certain nombre de compagnies de chemin de fer américaines ont fait faillite.

Le Congrès américain a réagi en adoptant la *Staggers Rail Act of 1980*, qui assouplissait la réglementation économique de l'industrie ferroviaire. Celle-ci n'avait désormais plus à servir de vastes objectifs sociaux, la loi l'encourageant dorénavant à fixer ses prix de manière à augmenter ses profits. Or, dès que les transporteurs ont cessé de subventionner leurs opérations — les profits de celles qui étaient rentables subventionnant celles qui ne l'étaient pas —, ces dernières ont commencé à disparaître.

Lorsqu'il a décrit la situation au Comité, M. Dettmar a ajouté qu'en adoptant la *Staggers Rail Act*, on s'attendait à ce que l'industrie du rail, grâce à sa liberté nouvellement acquise, serait en mesure d'augmenter ses tarifs et de prendre un nouveau départ grâce à des revenus plus importants. Contrairement à ce qu'on aurait pu prévoir, les tarifs ont baissé entre 1980 et 1988, tandis qu'augmentaient les profits des compagnies de chemin de fer. Celles-ci ont en effet intensifié leur trafic, en transportant de plus grandes quantités de marchandises sur de plus courtes distances. Elles y sont parvenues en abandonnant certaines lignes et en en vendant d'autres à de nouveaux réseaux, qui ont fini par porter le nom de chemins de fer « secondaires ».

Selon M. Dettmar, les grandes compagnies de chemin de fer ont abandonné près de 16 % de leurs lignes entre 1981 et 1988, et ont réduit le nombre de leurs employés de 44 %, soit de 420 000 à 235 000 personnes. Comme nous le verrons plus loin, la main-d'œuvre joue un rôle prépondérant dans les discussions au sujet de la viabilité des chemins de fer secondaires. Les compagnies ont vendu ou donné en location plus de 25 000 milles de voies, soit 19 % environ du réseau de 133 000 milles exploité actuellement par les principales compagnies.

## Definition

Throughout the hearings, the Committee attempted to come to grips with the issue of what constitutes a "shortline" railroad. Is the expression defined only in terms of length or can other criteria — such as the number of car loadings per year or the annual earnings of the line — be used to define a "shortline" operation?

In their testimony before the Committee, both Mr. Dettmar and Mr. H. Banks, the latter of R.L. Banks and Associates, addressed this question. Since 1980, more than 230 new railroads have been created in the United States. Eighteen of these have been classified by the ICC as "regional railroads" and 215 as "shortlines." The ICC and the Association of American Railroads (AAR) classify shortlines as those railroads with less than 350 miles of track and regionals as those with more than 350 miles. The average regional railroad is 660 miles long and hauls nearly 65,000 carloads annually. Shortlines average 48 miles in length and haul nearly 4,000 carloads annually.

In his submission to the Committee, Mr. Banks noted that there is no precise definition of a shortline railway. At various times, shortlines have ranged in length from as little as one mile to as many as 1,000 miles. He goes on to say that, whatever the length, the new railroads have one thing in common: with the exception of few carriers, they all operate lines cast off by another railroad and their corporate existence is completely divorced from the main line trunk railways with which they are linked, physically and commercially.

## Why Shortlines are Created

Central to the Committee's hearings on the Truro-Sydney line is the question of why shortlines have been created. As noted above, Mr. Dettmar told the Committee that the major carriers in the United States have been consolidating services and running more traffic over fewer lines during the past 10 years in order to increase productivity and profits. In addition to increasing productivity, a number of other factors led the major carriers to sell off portions of their lines. Witnesses such as Mr. Bruce Flohr, President, Railtex Service Company Inc., one of the bidders for the Truro-Sydney line, outlined a number of reasons why major railroads are divesting themselves of much of their branch line trackage and creating shortline operations. These include:

- Downsizing for Profitability — The main line operator wants to reduce costs by reducing the size of its workforce;

## Définition

Tout au long des audiences, le Comité a essayé de déterminer ce qui constitue un réseau « secondaire ». Ne doit-on tenir compte que de la longueur des voies, ou d'autres facteurs, comme le nombre de chargements par année ou le revenu annuel de la compagnie, peuvent-ils servir à définir ce qu'est un chemin de fer « secondaire » ?

Lorsqu'ils ont témoigné devant le Comité, M. H. Banks, de R.L. Banks and Associates, et M. Dettmar ont tous deux répondu à la question. Depuis 1980, plus de 230 nouvelles compagnies de chemin de fer ont vu le jour aux États-Unis. L'ICC en a classé 18 dans la catégorie des « réseaux régionaux », et 215 dans celle des « réseaux secondaires ». Pour les besoins de la définition, l'ICC et l'Association of American Railroads (AAR) qualifient de « secondaires » les réseaux qui exploitent moins de 350 milles de voie ferrée et de « régionaux » ceux qui en exploitent plus de 350 milles. Le réseau régional moyen a une longueur de 660 milles et sert au transport de près de 65 000 wagons par année. Le réseau secondaire s'étend sur 48 milles, en moyenne, et son trafic annuel approche les 4 000 wagons par année.

Malgré tout, M. Banks a indiqué au Comité qu'il n'existe pas de définition précise du chemin de fer secondaire. D'une époque à l'autre, la longueur des réseaux secondaires a varié de un mille à quelque 1 000 milles. Quelle que soit la longueur du réseau, les nouvelles compagnies ont une chose en commun, selon lui: sauf quelques exceptions, elles exploitent toutes des lignes dont s'est départi un autre chemin de fer, et elles sont constituées indépendamment des grandes lignes de chemin de fer auxquelles elles se raccordent, physiquement et commercialement.

## Raison d'être des réseaux secondaires

La question centrale des audiences du Comité au sujet de la ligne Truro-Sydney est: pourquoi a-t-on créé des réseaux secondaires ? Comme nous l'avons précisé, M. Dettmar a indiqué que les grands transporteurs américains ont rationalisé leurs services depuis dix ans, gérant plus de trafic sur moins de lignes afin d'augmenter leur productivité et leurs profits. D'autres facteurs les ont amenés à vendre des tronçons de lignes. Certains témoins, dont M. Bruce Flohr, président de la Railtex Service Company Inc., l'un des soumissionnaires pour la ligne Truro-Sydney, ont exposé quelques-unes des raisons pour lesquelles les grandes sociétés se sont départies d'une bonne partie de leurs lignes principales et ouvert la voie aux réseaux secondaires:

- La rentabilité par la réduction: l'exploitant de ligne principale cherche à réduire ses coûts en diminuant ses effectifs.



- Increasing Business — Large railroads are focusing their sales efforts on major customers for long-distance freight movements rather than on local short-haul traffic;
- Improving Return on Investment — The large railroads are finding they can significantly improve their return on investment by concentrating expenditures on their main line, heavily-utilized routes, rather than spending large sums on branch lines, where there may be only one train per day;
- Shifting Management Focus — Large railroads acknowledge that they were devoting too high a percentage of their time to branch line issues, where carload activities are minimal, and now are shifting this focus to the main line operations;
- Improved Railcar Utilization — Shortlines can usually offer a better frequency of service than the main line carrier because there is not sufficient tonnage for a large carrier to provide fast car turnaround times; and
- Avoidance of Abandonment — With a lower cost basis and greater flexibility of operations, a marginal line has a last chance for survival before abandonment.
- L'accroissement du volume: les grandes compagnies de chemin de fer concentrent leurs efforts commerciaux sur les gros clients et le trafic à longues distances, plutôt que sur le trafic local.
- L'amélioration du rendement: les grandes compagnies se rendent compte qu'elles peuvent améliorer nettement leur rendement en concentrant leurs dépenses sur leurs lignes principales, qui sont les itinéraires les plus utilisés, plutôt qu'en consacrant des sommes importantes à des lignes secondaires où ne passe parfois qu'un seul train par jour.
- Une gestion mieux ciblée: s'apercevant qu'ils consacrent trop de temps à la gestion de lignes secondaires où l'activité est minimale, les grands transporteurs font maintenant porter leurs efforts sur les lignes principales.
- L'amélioration du service: les exploitants de réseaux secondaires peuvent offrir une plus grande fréquence de trains que ceux des lignes principales, parce que le volume du fret n'est pas suffisant pour justifier une rotation rapide des trains chez les grands transporteurs.
- La possibilité d'éviter l'abandon: par une exploitation plus économique et mieux adaptée, une ligne marginale a une dernière possibilité de survie avant d'être abandonnée.

#### Criteria for the Success of Shortline Operations

According to evidence provided to the Committee by the ICC, a 1988 study sponsored by that body and the U.S. Federal Rail Administration showed that 94% of shippers using these new rail lines indicated that service was at least the same as or better than the service they had received previously and that shortlines have had a failure rate of only approximately 15%. Several witnesses put forth their views on what criteria are required for shortline rail operations to be a success.

Both Mr. Banks and Dr. John Heads, Director, Transport Institute, University of Manitoba, stressed that the most important factor for the success of a shortline is an adequate traffic base to sustain the line. In the United States it has been estimated that a minimum of 20 to 40 cars per mile of track per year is required. U.S. research suggests also that the probability of success for a shortline is increased when traffic is in both directions, rather than predominately inbound or outbound. Tied to this last element is the ability of the shortline to interchange traffic with a main line carrier. As Dr. Heads stated before the Committee, "Shortlines interchanging traffic with major rail carriers obviously have to strike a division of the revenues obtained from the traffic which is interchanged. The degree to which a shortline can arrange a profitable division of revenues is crucial to its viability."

#### Critères de réussite des réseaux secondaires

Selon le témoignage présenté par l'ICC au Comité, une étude parrainée par cet organisme et la U.S. Federal Rail Administration en 1988 a fait ressortir que 94 % des usagers des nouvelles lignes ferroviaires considèrent que le service y est aussi bon, sinon meilleur que celui qu'ils recevaient auparavant; ils ont fait remarquer, en outre, que le taux d'échec des chemins de fer secondaires n'est que de 15 % environ. Plusieurs témoins ont exposé leurs vues sur les critères de réussite d'un réseau secondaire.

Selon M. Banks et M. John Heads, directeur de l'Institut des transports de l'Université du Manitoba, le facteur le plus important est l'intensité du trafic. Aux États-Unis, on estime que le minimum annuel varie de 20 à 40 wagons par mille de voie. Selon des recherches américaines, les chances de succès d'un réseau secondaire augmentent quand le trafic y est aussi fort dans les deux sens. L'important à cet égard est l'aptitude du petit réseau à échanger du trafic avec un grand transporteur. M. Heads l'a précisé devant le Comité: « Les chemins de fer secondaires qui ont des points d'échange avec les grandes sociétés ferroviaires doivent, de toute évidence, déterminer le partage des revenus tirés du transport des marchandises qui sont échangées. La mesure dans laquelle un chemin de fer secondaire peut obtenir un partage des revenus rentable est un élément crucial de la viabilité de cette petite société ferroviaire. »



Dr. Heads believes also that both sound management and sufficient capital availability are essential to the viable operation of a shortline railroad. This means that the shortline operator has, first, a financial structure that is not unduly burdened with debt and, second, management that is knowledgeable in railroad operations and committed to the community being served.

In addition to these factors, Mr. R. Lawrence McCaffery Jr., Managing Director, Anacostia & Pacific Company Inc., another bidder for the Truro-Sydney line, cited a number of other elements he thought to be critical to the successful operation of shortlines. These are:

- Proper Financial Structure — The financial structure must allow the company acquiring a line to recoup its capital expenditures through its revenues from shortline operations;
- Independent Local Operation — The establishment of a local independent operation enables the shortline operator to have a better understanding of local conditions and to be able to adapt the railway to meet local needs and show that management is committed to having local communities use the line;
- Sufficient Capitalization — Sufficient capital must be available for the entire shortline project, not just to buy the railroad, but also to maintain it over the long term;
- Equitable Employee Conditions — It has been argued that shortlines pay lower wages than the major railways, but they can adopt such schemes as profit sharing and job rotation to enhance working conditions and job satisfaction for their employees;
- Marketing and Service — Service to existing customers must be maintained and improved and greater marketing efforts must be made to capture new traffic;
- Safety — Successful operators place great emphasis on training and proper maintenance programs to ensure safe operations; and
- Partnership with the Parent Railway — In most instances it is necessary that the shortline have a strong working relationship with a "parent" railroad to ensure advantages such as joint freight rates and streamlined scheduling procedures.

The crucial issue of labour must be dealt with. Together with an adequate traffic base, labour plays the largest role in the success of shortline operations; indeed labour issues dominate the debate on this subject.

M. Heads croit qu'une saine gestion et des capitaux suffisants sont les éléments essentiels de la viabilité d'un réseau secondaire. Ainsi, le petit exploitant doit être doté, premièrement, d'une structure financière qui ne soit pas indûment grevée de dettes et, deuxièmement, d'une équipe de gestionnaires compétente en opérations ferroviaires et dévouée à la collectivité qu'elle dessert.

Outre ces facteurs, M. R. Lawrence McCaffery Jr., directeur général de l'Anacostia & Pacific Company Inc., l'un des soumissionnaires pour la ligne Truro-Sydney, a énuméré certains autres éléments qu'il juge essentiels à la prospérité des réseaux secondaires:

- Une structure financière saine, qui permette à une compagnie acheteuse de récupérer ses immobilisations grâce aux recettes d'exploitation du réseau.
- Une exploitation locale indépendante, pour que l'exploitant d'un chemin de fer secondaire soit plus ouvert aux besoins locaux, puisse mieux s'y adapter et montrer son intérêt pour les collectivités desservies.
- Un investissement de capitaux suffisant, essentiel pour qu'une compagnie puisse non seulement acquérir le réseau, mais aussi l'exploiter à long terme.
- Des conditions d'emploi équitables et productives, primordiales pour l'exploitation de tout réseau secondaire. Ces entreprises versent des salaires moins élevés que les grands chemins de fer, selon certains, mais elles peuvent adopter des formules comme l'intéressement et la rotation des tâches pour améliorer les conditions de travail et accroître la satisfaction de leurs employés.
- La commercialisation et le service à la clientèle, car il importe de maintenir et d'améliorer les services à la clientèle déjà acquise et de pousser les efforts de commercialisation pour aller chercher de nouvelles clientèles.
- La sécurité, qui revêt une importance majeure, car les exploitants qui réussissent le mieux sont ceux qui font une large place aux programmes de formation et d'entretien destinés à accroître la sécurité des opérations.
- Un partenariat avec la société mère; dans la plupart des cas, le chemin de fer secondaire doit entretenir des relations efficaces avec une société « mère » pour l'établissement de taux de fret communs et la rationalisation des horaires.

Avant de passer à un autre point, il faut examiner la question cruciale de la main-d'oeuvre. Avec une intensité suffisante de trafic, la main-d'oeuvre est le facteur déterminant de la réussite des réseaux secondaires. On l'a fait valoir à l'envi.

Shortline operators place great emphasis on the fact that they can operate at a lower cost than the major railways because of their ability to use smaller crews and to pay them lower wages where they do not fall under the jurisdiction of the *Canada Labour Code*. In practice, shortlines claim that their labour economies arise not so much from lower wages but from being able to use staff more flexibly and efficiently between different occupations without the constraints of union demarcation requirements. In other words, on a shortline you can have one person running an engine one day, repairing the track the next day, and working in the front office the following day. This type of flexibility offers a real advantage in terms of efficiency and cost savings for the shortline operator. All three bidders for the Truro-Sydney line stated that they intend to incorporate provincially in order to take advantage of these labour conditions. As will be noted later in this report, however, it would appear that if a shortline incorporates provincially in order to operate a railway situated entirely with a province it does not necessarily follow that the shortline falls under provincial, rather than federal, labour jurisdiction.

### Concerns

While a great deal of success has been reported with shortlines in the United States, some concerns have been expressed about the less positive aspects of such operations. Mr. Paul S. Dempsey, Director, Transportation Law Program, University of Denver, cited a number of these when he appeared before the Committee.

Perhaps the greatest concern in the debate on shortlines has been their impact on organized labour. Mr. Dempsey stated that from the perspective of labour the new shortline regime looks rather grim. He said: "It means fewer jobs, less pay, the dilution of benefits and work rules and safety standards. Critics have said that railroads are selling off lines merely to circumvent their collective bargaining agreements." In addition, the shortlines also operate free of the work rules and manning levels required by unionized railroads and the Class I safety standards in the United States.

Another concern is the undercapitalization of some shortlines. Mr. Dempsey noted that many shortlines in the United States were products of the "leveraged buy-out phenomenon." This means that some operators invested only a very small amount in equity in the shortline and financed the remainder of the purchase price with a large bank loan secured on the capital assets of the line. As a result, these companies are faced with heavy debt and little money to pay for line maintenance and for repair if something goes wrong on the rail line. Such companies simply run out of money to finance their operations and go out of business.

Les exploitants de réseaux secondaires insistent particulièrement sur le fait qu'ils peuvent fonctionner à moindres frais que les grandes sociétés ferroviaires. Ils peuvent notamment utiliser de plus petites équipes et verser des salaires plus bas s'ils ne sont pas régis par le *Code canadien du travail*. Dans la pratique, les compagnies de chemin de fer secondaires soutiennent que les économies réalisées ne viennent pas tant des salaires moins élevés que de l'utilisation plus souple et plus rationnelle d'une main-d'oeuvre qui peut être affectée à diverses tâches sans que n'interviennent les syndicats. Autrement dit, dans un réseau secondaire, on peut demander à une personne de conduire une locomotive une journée, de réparer la voie le lendemain et de travailler dans le bureau le surlendemain. Cette souplesse présente un avantage réel sur le plan de l'efficacité et des économies de coût. Les trois soumissionnaires pour la ligne Truro-Sydney ont manifesté leur intention de se constituer en société sous le régime provincial pour en retirer des avantages sur le plan de la main-d'oeuvre. Toutefois, ainsi que le souligne plus loin le présent rapport, cette constitution provinciale ne les ferait pas nécessairement échapper à la compétence fédérale en matière de relations de travail, même si le réseau exploité se situe entièrement dans une province.

### Problèmes soulevés

On parle beaucoup du succès des réseaux secondaires aux États-Unis, mais d'aucuns s'interrogent sur certains aspects moins positifs de leurs opérations. M. Paul S. Dempsey, directeur du Programme du droit des transports à l'Université de Denver, en a énuméré quelques-uns devant le Comité.

Le principal a trait aux répercussions sur la main-d'oeuvre syndiquée. M. Dempsey a signalé que, du point de vue de la main-d'oeuvre, le nouveau régime a l'air plutôt rébarbatif: « Moins d'emplois, salaire moindre, avantages, conditions de travail et normes de sécurité réduits. Des critiques ont affirmé que les chemins de fer vendent leurs lignes simplement pour échapper à leurs conventions collectives. » Qui plus est, les réseaux secondaires fonctionnent sans se soucier des règles de travail et d'affectation des tâches exigées dans les entreprises syndiquées, ni des normes de sécurité de la catégorie 1 aux États-Unis.

Un autre sujet de préoccupation est la sous-capitalisation des réseaux secondaires. M. Dempsey a souligné que plusieurs de ces réseaux aux États-Unis sont le produit d'une prise de contrôle par le recours à l'emprunt. Certains exploitants n'ont donc investi qu'un minimum de capitaux dans le réseau, ayant financé leur achat avec un important prêt bancaire garanti sur la valeur immobilisée de la ligne ferroviaire. Ces entreprises se retrouvent ainsi avec une lourde dette et peu d'argent à consacrer à l'entretien de la voie et aux réparations en cas de nécessité. N'arrivant plus à financer leurs opérations, elles finissent par faire faillite.



The issue of "captivity" could be another potential problem for shortline operators. As Mr. Dempsey pointed out, the theory behind deregulation was that the elimination of government oversight would allow free-market forces to work toward greater competition. This, he states, has not come about in the case of shortline railroads. Most of the shortlines are captive to the main line carriers that created them. "They serve but one master and they provide the Class I with feed." In relation to this, another concern is that because the shortlines are separated from these main line carriers, they do not enjoy the economies of scale inherent with the major carriers, such as volume purchasing, discount rates for large unit train operations and the ability to interline services with a large number of other carriers. Some argue that this can result in higher freight rates and poorer services to shortline railway customers.

Finally, Mr. Dempsey raised the issue of safety. He argued that with an undercapitalized shortline, safety can become a problem if the carrier does not have enough money to carry out proper maintenance and repair programs on the line. Mr. Dempsey qualified this point by stating that there was a lack of precise data in this area.

The concerns expressed by Mr. Dempsey are best summarized by his own words:

They (i.e., shortlines) do have some cost advantages in terms of doing the job with fewer workers earning less pay under less favourable working conditions and under milder safety regulations. But the shortlines lose the economies of scale of the large railroads and are often established with highly unsatisfactory debt-to-equity ratios, causing their operating profits to be burdened by very heavy interest obligations. Moreover, most of the shortlines are captive to the Class I railroads that they feed and the Class I's have monopoly power unilaterally to dictate rates and conditions of service. Their captivity and, for many, gross undercapitalization, have led to a significant turnover rate and arguably, a narrower margin of safety.

### The Canadian Situation

The Canadian shortline experience is relatively new in comparison with the American. Setting aside the shortlines that have existed in Canada for decades, such as the Ontario Northland, the Algoma Central and B.C. Rail, we have basically only three shortlines of the new variety: the Central Western Railway in Alberta, the Southern Rails Cooperative in Saskatchewan, and the recently established Goderich-Exeter Railroad in Ontario. While lacking the experience of the

La question de la « captivité » peut constituer un autre problème pour les exploitants de réseaux secondaires. Comme le soulignait M. Dempsey, la théorie qui a mené à la déréglementation était que l'élimination de la surveillance gouvernementale permettrait aux forces du marché d'intensifier la concurrence. Cela ne s'est pas produit, dit-il, dans le cas des chemins de fer secondaires. La plupart d'entre eux sont « captifs » des grandes sociétés qui les ont créés. « Ils ne servent qu'un maître et alimentent la catégorie 1. » Par ailleurs, séparés des grands transporteurs, les réseaux secondaires ne profitent pas des économies d'échelle qu'entraînent les achats volumineux, les taux d'escompte pour l'exploitation ferroviaire à grande échelle et la capacité d'utiliser les voies d'un grand nombre d'autres transporteurs. D'où, selon certains, des taux plus élevés pour le transport des marchandises et des services de qualité moindre pour les clients du chemin de fer secondaire.

Enfin, M. Dempsey a soulevé la question de la sécurité. À son avis, si le transporteur ne dispose pas d'un capital suffisant, il n'aura pas l'argent voulu pour mettre en oeuvre les programmes d'entretien et de réparation nécessaires, ce qui pose un risque pour la sécurité. M. Dempsey a nuancé cette affirmation en ajoutant qu'on manque de données précises à ce sujet.

Tous ces problèmes des réseaux secondaires, M. Dempsey les a finalement résumés ainsi:

Ils (les chemins de fer secondaires) ont certains avantages à l'égard des frais, notamment l'exécution du travail par moins de travailleurs, qui gagnent moins, dans de moins bonnes conditions de travail, où les règles de sécurité sont moins strictes. Les chemins de fer secondaires ne profitent pas des économies d'échelle dont se prévalent les grandes entreprises ferroviaires et sont souvent mis sur pied avec des ratios d'endettement extrêmement insatisfaisants, avec pour résultat que les profits d'exploitation sont grevés par des intérêts très élevés. En outre, la plupart des chemins de fer secondaires sont captifs des chemins de fer de catégorie 1 qu'ils alimentent; ces derniers exercent unilatéralement un pouvoir monopolistique pour dicter les tarifs et les conditions de service. Leur captivité et, pour bon nombre d'entre eux, une sous-capitalisation grave ont entraîné un taux de roulement important et, dans une certaine mesure, une marge de sécurité plus étroite.

### La situation au Canada

Au Canada, les chemins de fer secondaires sont relativement nouveaux par rapport aux États-Unis. Mis à part ceux qui existent depuis plusieurs décennies, comme l'Ontario Northland, l'Algoma Central et B.C. Rail, il n'y a que trois nouveaux réseaux, soit le Central Western Railway en Alberta, la Southern Rails Cooperative en Saskatchewan et le Goderich & Exeter Railroad établi récemment en Ontario. Même s'ils n'ont pas autant d'expérience que leurs homologues améri-



United States, owners of the Canadian shortlines and the bidders for the Truro-Sydney line did offer the Committee some insights into the Canadian shortline situation.

There seemed to be a general consensus among certain witnesses that shortline operations could be viable in Canada if the concerns raised in the American context were dealt with adequately. Indeed, Mr. Gordon Peters, President, Cando Contracting Limited, who has been looking into the possibility of buying a shortline railway in Canada, told the Committee that he sees shortlines as "a valuable cog in the wheel of transportation." He would like to see shortlines develop in a "hub-and-spoke" configuration with the shortlines, or spokes, feeding traffic into the main line hubs.

Mr. Tom Payne, President, Central Western Railway, offered a number of comments on shortline operations in Canada. With regard to costs, Mr. Payne stated that his railway does operate at a lower cost than the main lines and in doing so provides good service to his customers. With regard to the safety issue, for shortlines under provincial jurisdiction, he believes that a satisfactory solution would be to adopt the Alberta model and have the provinces contract with the federal government to carry out the safety inspections. Finally, when rail line abandonments come up, he would like to see the federal government do a cost-benefit analysis of railways and develop a rail line banking program like that in the United States, under which rail lines that are abandonment candidates are put into a rail bank. By doing this, the railway, although it ceases operation, maintains its right-of-way for possible future use.

All three bidders for the Truro-Sydney line expressed confidence that the line would be viable as a shortline railway and predicted a developing trend in this type of operation in Canada. One of the bidders, Mr. John Marino, Chairman, Huron Transportation Group, said: "We think we are on the ground floor of a major shift from large governmental transcontinental railroads to a mix of wholesale trunk lines and retail lines like ourselves." With regard to the Truro-Sydney line, he went on to say: "The significant issue here is if we are required to maintain the status quo, the do-nothing scenario, I think the future is pretty bleak. There will be a continuing erosion, a continuing abandonment of the line, and it will shift the cost from the federal government to the province of Nova Scotia." He believes the entrepreneurial approach, the shortline option, would save this rail line.

cains, les exploitants de réseaux secondaires canadiens et les soumissionnaires de la ligne Truro-Sydney ont permis au Comité de se faire une assez bonne idée de la situation qui prévaut au Canada.

Selon plusieurs témoins, les chemins de fer secondaires seraient viables au Canada si les problèmes que connaissent les États-Unis dans ce secteur trouvaient chez nous une solution appropriée. En fait, M. Gordon Peters, président de Cando Contracting Limited, qui a déjà envisagé l'achat d'un réseau secondaire au Canada, a dit au Comité que les chemins de fer « peuvent être un rouage utile dans la machine du transport ». Il souhaiterait que soit adopté le scénario du « service en étoile », les réseaux secondaires acheminant le trafic vers les voies principales.

M. Tom Payne, président du Central Western Railway, a lui aussi donné son point de vue sur la situation au Canada. En ce qui concerne les coûts, M. Payne a parlé de l'expérience américaine, en soulignant que les frais d'exploitation de sa société ferroviaire sont inférieurs à ceux des grands transporteurs, ce qui ne l'empêche pas de bien servir sa clientèle. Quant à la sécurité, si les chemins de fer secondaires relevaient de la compétence des provinces, une solution satisfaisante consisterait, selon lui, à adopter le modèle de l'Alberta et à contracter des ententes avec le gouvernement fédéral pour les inspections de sécurité. Enfin, il aimerait que le gouvernement fédéral procède à une analyse coûts-avantages des chemins de fer dans les cas d'abandon de lignes et qu'il adopte un programme de mise en banque des lignes ferroviaires comme celui qui existe aux États-Unis. Chez nos voisins, en effet, les voies qui sont susceptibles d'être abandonnées sont incluses dans une « banque ». Ainsi, une compagnie de chemin de fer, même si elle cesse ses activités, conserve ses emprises ferroviaires au cas où elle en aurait besoin un jour.

Les trois soumissionnaires de la ligne Truro-Sydney se sont dit convaincus qu'elle constituerait un réseau secondaire rentable et ont prédit une augmentation de ce type d'opérations au Canada. L'un d'entre eux, M. John Marino, président du Huron Transportation Group, a déclaré: « Nous pensons que nous sommes à la veille d'un important changement qui nous fera passer de l'ère des grands chemins de fer transcontinentaux gouvernementaux à celle d'une combinaison de services ferroviaires de gros sur longue distance et de services ferroviaires de détail comme nous. » En ce qui concerne la ligne Truro-Sydney, il a ajouté: « Le point important ici, c'est que s'il nous faut maintenir le statu quo, adopter un scénario d'inertie, le futur m'apparaît bien sombre. Il y aura une érosion constante, un abandon permanent de la ligne et les coûts que devait supporter le gouvernement fédéral passeront à la province de la Nouvelle-Écosse. » Selon M. Marino, l'esprit d'entreprise que représente le réseau secondaire permettra de sauver cette ligne ferroviaire.

A similar view was expressed by Mr. William E. Loftus, President of the American Shortline Railroad Association. In his brief to the Committee, he dealt with the question of whether the same kind of change that has taken place in the United States with regard to shortlines can take place in Canada. He said that he believes it can and went on to state:

The basic issue is whether Canada wants to preserve rail service on branch lines and other trackage that can not be operated efficiently and/or profitably by one of the two major Canadian roads. If, as we think, the answer is in the affirmative, then our situation can indeed be a model. We have thousands of miles of track now operated by shortline and regional carriers to attest to the fact that they can meet the needs of the public for rail service in situations where large predecessors no longer could.

In summary, a great deal of evidence was presented to the Committee on shortlines in the United States. Much of it dealt with the success of these operations and what is required to attain such success. However, some concerns were raised, especially with regard to labour issues. It was pointed out also that there have been some failures with shortlines in the U.S. One of the questions facing the Committee is how much of the U.S. experience is applicable to the Canadian situation. Obviously, we can gain valuable insights from the United States shortline program, with respect to both problems and benefits. If Canada is to pursue this concept, it would be useful for Canadians to evaluate the American program carefully to determine which elements are applicable to the Canadian situation. In addition, even though our experience with shortlines is limited, we do have Canadian operators who can provide us with a better understanding of what is required for success in the Canadian context.

## CHAPTER 5

### CONCERNS ABOUT THE CONTINUED OPERATION OF THE RAILWAY LINE

At the beginning of the Committee meeting on 18 February 1992, dealing with the proposed sale by CN of the Truro-Sydney railway line, the Chairman expressed the Committee's unanimous view that common carrier freight service must continue to be provided to commerce and industry between Truro and Sydney as long as it is demanded.

In this respect, a number of the witnesses who appeared before the Committee on behalf of the Government of Nova Scotia, other political parties in the province, affected communities, shippers and others expressed serious concerns over the continued operation of the Truro-Sydney railway line if it were to be sold to a private company. Some were completely opposed to the sale; others, although not absolutely opposed,

M. William E. Loftus, président de l'American Shortline Railroad Association, a exprimé un point de vue analogue. Dans son mémoire au Comité, il se demandait si les changements intervenus aux États-Unis à propos des chemins de fer secondaires peuvent aussi se produire au Canada. Cela ne fait pas de doute, selon lui:

... la question est de savoir si le Canada tient à préserver le service ferroviaire ou les embranchements et d'autres lignes qui ne peuvent plus être exploités de manière efficace ou rentable par l'un des deux grands chemins de fer canadiens. Si, comme nous le croyons, la réponse à cette question est oui, alors notre situation pourrait servir de modèle. Nous avons des milliers de milles de voie qui sont aujourd'hui exploités par des transporteurs secondaires et régionaux, ce qui prouve qu'ils peuvent répondre aux besoins d'une clientèle que leurs prédécesseurs n'arrivaient plus à satisfaire.

Bref, le Comité a entendu de nombreux témoignages au sujet des chemins de fer secondaires aux États-Unis. Une bonne partie de ceux-ci portaient sur la réussite de leurs opérations et sur les moyens à prendre pour y parvenir. Toutefois, certaines craintes ont été formulées, surtout par rapport à la main-d'oeuvre. On a aussi souligné que des chemins de fer secondaires ont essuyé un échec aux États-Unis. Le Comité se demande donc, entre autres, dans quelle mesure l'expérience américaine est applicable au contexte canadien. Sans aucun doute, nous pouvons tirer parti des témoignages entendus sur les hauts et les bas de l'expérience américaine. Si le Canada doit suivre la même voie, il lui faudra étudier soigneusement la situation ferroviaire aux États-Unis pour savoir quels enseignements en tirer. En outre, même si notre expérience des chemins de fer secondaires est limitée, certains transporteurs canadiens peuvent nous aider à mieux comprendre ce qu'il faudrait pour que l'exploitation de réseaux secondaires soit ici couronnée de succès.

## CHAPITRE 5

### INQUIÉTUDES À PROPOS DE L'AVENIR DU RÉSEAU FERROVIAIRE

Au début de l'audience du 18 février 1992, le président du Comité a exprimé l'avis unanime des membres en disant que les services de fret assurés par des transporteurs publics devront rester disponibles aux industries et aux entreprises entre Truro et Sydney tant que le besoin s'en fera sentir.

À cet égard, certains des témoins qui ont comparu devant le Comité — représentants du gouvernement de la Nouvelle-Écosse, de partis politiques de la province, des collectivités touchées, des expéditeurs et d'autres intéressés — ont dit craindre pour le maintien de la ligne Truro-Sydney si elle était vendue à un exploitant du secteur privé. Certains s'opposent catégoriquement à la vente; d'autres, sans s'y opposer



were adamant in expressing the need for some kind of a guarantee or safeguard that the line would continue to operate if a private operator discontinued business on it. Examples of the testimony heard by the Committee in this regard are set out below.

Representatives of the Government of Nova Scotia, and the Liberal and New Democratic Parties in that province, all voiced opposition to the proposed sale. For instance, the Honourable Ken Streatch, Minister of Transportation and Communications, argued that CN must continue to operate the line unless it can be proven that another operator will provide better service and unless continued service is guaranteed by the Government of Canada.

Affected shippers also expressed their concerns. Mr. Thomas Hall, President and General Manager of Stora Forest Industries Limited, emphasized that efficient, effective, and reliable rail service on the line is "absolutely vital, absolutely essential to the existing Nova Scotia operations and continuing development of the area's economy." He went so far as to say that he believed that without rail the whole area would be put back about 40 years, perhaps more. While admitting that there are alternatives to rail for his company's present and future needs, he noted that other modes of transportation and distribution are neither as cost effective nor as practical for many products and users, both shippers and receivers. He stated that rail service for the foreseeable future must be guaranteed absolutely. He therefore maintained that the physical assets must remain in a form and under control that would permit them to be transferred to a successor if the shortline operator discontinued business.

Similarly, Mr. Jack Coffin, Director of Commercial Services for Sydney Steel Corporation (Sysco), stated that the Truro-Sydney rail link is essential to the viability and survival of that company. He pointed out that the company's rail products are sold in standard lengths of 78 feet making it almost impossible to ship by any other mode. He emphasized that the rail line is the company's life line and must be kept in operation. He maintained that if the line is sold to a shortline operator, safeguards must be put in place guaranteeing that service on the line would be continued if the private operator discontinued business.

Mr. Ernest Boutilier, President and Chief Executive Officer of the Cape Breton Development Corporation (Devco), told the Committee that this railway line is the corporation's lifeline to the domestic market within Nova Scotia and the immediate vicinity. The corporation is not opposed to privatization *per se* but, like other affected shippers using the line, seeks a guarantee regarding the long-term operation of the line.

absolument, ont formellement exigé une quelconque garantie que la ligne continuerait à être exploitée même si une entreprise privée l'abandonnait. On trouvera ci-dessous des exemples de témoignages à ce sujet.

Les représentants du gouvernement de la Nouvelle-Écosse, de même que des partis libéral et néo-démocrate de cette province, se sont tous opposés au projet de vente. Ainsi, pour l'honorable Ken Streatch, ministre des Transports et des Communications, le CN doit continuer à exploiter la ligne tant qu'il n'aura pas prouvé qu'un autre exploitant offrira un meilleur service et tant que le gouvernement du Canada n'aura pas garanti le maintien de la voie.

Les expéditeurs touchés ont aussi fait part de leurs appréhensions. M. Thomas Hall, président et directeur général de Stora Forest Industries Limited, a souligné que « l'existence d'un service ferroviaire efficace, efficient et fiable est absolument essentielle, absolument indispensable au maintien des activités économiques de la Nouvelle-Écosse et à l'essor de l'économie de la région ». Il a été jusqu'à dire que sans service ferroviaire, toute la région régresserait d'environ 40 ans, peut-être même plus. Selon M. Hall, d'autres moyens de transport pourraient répondre aux besoins actuels et futurs de son entreprise, mais les autres modes de transport et de distribution ne sont ni aussi rentables ni aussi commodes pour un grand nombre de produits, du point de vue de l'expéditeur comme du destinataire. À son avis, il faut absolument garantir le service ferroviaire. C'est pourquoi, selon lui, l'inventaire matériel doit être préservé et gardé sous surveillance pour pouvoir être transféré au cas où l'exploitant du réseau secondaire cessait ses activités.

De même, M. Jack Coffin, directeur des services commerciaux à la Sydney Steel Corporation (Sysco), a déclaré que la ligne Truro-Sydney est essentielle à la rentabilité et à la survie de son entreprise. En effet, les rails qu'elle fabrique sont vendus en longueurs standard de 78 pieds, qu'il est presque impossible d'expédier par un autre moyen de transport. Selon M. Coffin, cette voie ferroviaire qui est vitale pour sa société doit être maintenue en exploitation. Si elle était vendue à un exploitant indépendant, des mesures de protection devront être prises, souligne-t-il, pour garantir que le service y sera assuré quoi qu'il arrive.

M. Ernest Boutilier, président-directeur général de la Société de développement du Cap-Breton (SDCB), a indiqué au Comité que cette ligne de chemin de fer est indispensable pour ses rapports avec les marchés de la Nouvelle-Écosse et des régions avoisinantes. La SDCB ne s'oppose pas à la privatisation en soi, mais comme d'autres expéditeurs qui utilisent cette ligne, elle voudrait en voir garantie son exploitation à long terme.



Likewise, representatives from the Cape Breton Industrial Board of Trade said that they were neither for nor against the proposed sale to a shortline operator but were concerned about the long-term retention and protection of the line.

Others, such as Mr. Charles Palmer, representing the Union of Nova Scotia Municipalities, and Mr. J. Wesley Stubbart, Deputy Warden, Cape Breton County, speaking on behalf of the Save the Via Rail Committee, expressed their organizations' opposition to the proposed sale.

Among the concerned parties voicing their fears to the Committee, were affected communities along the line. For example, Ms. Kate Chisholm, the Deputy Mayor of Antigonish, said that if the proposed sale comes about, controls will have to be in place to prevent abandonment and to prevent the land from later being used for speculation purposes. Mr. Almon Chisholm, the Mayor of Port Hawkesbury, told the Committee that the town was not opposed to privatization of the railway line, provided that certain conditions were attached to the sale. One of those conditions, in effect, would guarantee continuation of service on the line in the event that a private operator who acquired the line decided subsequently to discontinue operating it.

Unions representing workers at present employed by CN on the Truro-Sydney railway line, such as the Brotherhood of Maintenance of Way Employees and the United Transportation Union, expressed opposition to the proposed sale and their concerns about the effect of privatization of the line on their members. These concerns stem largely from their belief that there would be no union successor rights if the shortline operator were provincially incorporated. The Committee was told that fewer workers would be employed by a shortline operator, and that inevitably there would be a loss of jobs resulting from the sale. The Committee was also told that none of the three prospective shortline purchasers would be interested in acquiring the line if it had to incorporate federally, rather than provincially, primarily because of the labour implications.

In summary, a number of concerned parties oppose privatization of the Truro-Sydney railway line, while others, although not absolutely opposed, want assurances of a guarantee or a safeguard that service will continue to be provided if the shortline operator discontinues operations on the line. Some witnesses believe that such a guarantee can best be provided if the Government of Canada continues to own the land, perhaps leasing out the line for operation. CN officials told the Committee that they had not considered the possibility of a leasing arrangement and, indeed, would be opposed to such an arrangement.

C'est aussi l'avis des représentants du Cape Breton Industrial Board of Trade, qui ne se disent ni pour ni contre la vente à un exploitant de réseau secondaire.

D'autres encore, comme M. Charles Palmer, représentant de l'Union des municipalités de la Nouvelle-Écosse, et M. J. Wesley Stubbart, président du conseil de comté du Cap-Breton et porte-parole du « Save the Via Rail » Committee, ont manifesté l'opposition de leurs organismes au projet de vente.

Parmi les autres intéressés qui ont fait part de leurs craintes au Comité, figurent des collectivités établies près de la voie. Ainsi, M<sup>me</sup> Kate Chisholm, adjointe au maire d'Antigonish, a affirmé que si le projet de vente se concrétisait, des mesures devront être prises pour empêcher que la ligne soit abandonnée et que les terres fassent l'objet de spéculation. M. Almon Chisholm, maire de Port Hawkesbury, a indiqué au Comité que sa ville ne s'opposait pas à la privatisation de la ligne ferroviaire, sous réserve que la vente soit assortie de conditions. L'une de ces conditions serait en fait le maintien du service sur la ligne si l'acquéreur décidait de s'en départir.

Les syndicats représentant les travailleurs actuellement au service du CN sur la ligne Truro-Sydney, comme la Fraternité des préposés à l'entretien des voies et les Travailleurs unis des transports, s'opposent au projet de vente et craignent les répercussions de la privatisation de la ligne pour leurs membres. Ils croient en effet que les droits de ces travailleurs ne seraient pas garantis si l'exploitant du réseau secondaire était sous régie provinciale. Les employés de la nouvelle entreprise seraient moins nombreux, de sorte que la vente entraînerait inévitablement une perte d'emplois. Le Comité a aussi appris qu'aucun des trois acquéreurs en lice ne serait intéressé à acheter la ligne s'il devait se constituer en société relevant du fédéral plutôt que du provincial, en raison surtout des conséquences pour la main-d'oeuvre.

En résumé, certains intéressés s'opposent à la privatisation de la ligne Truro-Sydney alors que d'autres, sans s'y opposer catégoriquement, veulent la garantie que le service sera maintenu en cas d'interruption de l'exploitation. Selon plusieurs témoins, la meilleure garantie serait que le gouvernement du Canada demeure propriétaire des terres et qu'il loue la voie aux fins d'exploitation. Les représentants du CN ont cependant indiqué au Comité qu'ils n'avaient pas envisagé la possibilité d'un accord de location; de fait, ils s'opposaient à pareil arrangement.

The Committee was told by representatives of both CN and the National Transportation Agency that at present there are no guarantees or safeguards in place regarding the continued operation of the Truro-Sydney railway line in the event that a shortline operator who acquired the line were later to discontinue business on it.

When representatives of CN re-appeared before the Committee, on 27 February 1992, Mr. Marv Blackwell, Vice President, Atlantic region, CN, clearly stated that if CN sells the Truro-Sydney railway line, it will be out of the railway business on that line permanently. In other words, CN would not be prepared to re-acquire and operate the line if the shortline operator who purchased it later decided to discontinue business on the line. In order to allay the concerns that had been raised about the land's possible use for speculation purposes, Mr. Blackwell said that CN structures its shortline sale agreements to preclude any incentive for purchasers to enter the real estate business. He further stated that, in response to concerns expressed before the Committee regarding the continued operation of the line, CN would be prepared to include a clause in the sale agreement providing the province with a right of first refusal if the shortline operator were to discontinue business. He said that CN would be having further discussions with the province in this regard.

## CHAPTER 6

### NOVA SCOTIA'S POSITION REGARDING THE PROPOSED SALE OF, AND PEAT MARWICK'S RECOMMENDATIONS RESPECTING, THE TRURO-SYDNEY RAILWAY LINE

On 14 April 1992, the Committee completed its public hearings with two important witnesses: the Government of Nova Scotia and the consulting firm of Peat Marwick Stevenson & Kellogg. Their testimony is outlined in this chapter, as are the main issues that were raised by the Committee in relation to their submissions. This was the second time that representatives of the Government of Nova Scotia appeared before the Committee on this matter.

#### The Position of the Government of Nova Scotia

The submission of the Government of Nova Scotia, represented by the Honourable Ken Streatch, Minister of Transportation and Communications, was extremely important and left no doubt as to where the province stands on this issue. The Minister stated:

The need for continued rail service on the Truro-Sydney line must be viewed from the perspective of both economics and safety. Any hope of economic expansion or stability in this part of Nova Scotia lies in a flexible transportation system that provides the speed of highway with the long-distance cost and weight advantages of rail. Shippers such as Sydney Steel, Stora Forest Industries, Cape Breton Development Corporation and Trenton Works are critically dependent on

Selon les représentants du CN et de l'Office national des transports, il n'existe actuellement aucune garantie concernant le maintien en exploitation de la ligne Truro-Sydney au cas où un exploitant, après l'avoir acquise, déciderait de l'abandonner.

Lorsque des représentants du CN ont à nouveau rencontré le Comité le 27 février 1992, M. Marv Blackwell, vice-président de la région de l'Atlantique, a déclaré que si la société vend la ligne Truro-Sydney, ce sera pour toujours. Autrement dit, le CN ne serait pas prêt à racheter et à exploiter la ligne si le nouvel acquéreur décidait par la suite de cesser de l'exploiter. Quant aux craintes que les terrains fassent l'objet de spéculation, M. Blackwell a indiqué que le CN structure ses accords de vente de réseaux secondaires de manière à décourager l'acheteur de se lancer dans l'immobilier. Pour ce qui est du maintien en exploitation de la voie, le CN serait prêt à inclure dans l'accord de vente une clause accordant à la province un droit de premier refus, advenant que l'exploitant du réseau secondaire suspende le service. Le CN examinera plus en détail cette question avec la province.

## CHAPITRE 6

### POSITION DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE ET RECOMMANDATIONS DE PEAT MARWICK AU SUJET DU PROJET DE VENTE

Le 14 avril 1992, le Comité achevait ses audiences publiques en recevant deux témoins importants: le gouvernement de la Nouvelle-Écosse et la firme de consultants Peat Marwick Stevenson & Kellogg. Leurs témoignages sont exposés dans le présent chapitre, de même que les principales questions qu'ils ont soulevées au sein du Comité. Les représentants officiels de la Nouvelle-Écosse comparaissaient alors pour la deuxième fois devant le Comité.

#### La position de la Nouvelle-Écosse

Le mémoire du gouvernement de la Nouvelle-Écosse, représenté par l'honorable Ken Streatch, ministre des Transports et des Communications, a été extrêmement important et n'a laissé planer aucun doute sur la position de la province. Le ministre a en effet déclaré:

S'il est nécessaire de maintenir le service ferroviaire entre Truro et Sydney, il faut penser économie et sécurité. Si cette région de la Nouvelle-Écosse peut aspirer à une stabilité ou à une expansion économique, elle doit pouvoir disposer d'un réseau de transport souple qui est aussi rapide que le réseau d'autoroutes, mais présente les avantages du transport ferroviaire sur le plan du poids et du coût pour les longues distances. Les expéditeurs comme Sydney Steel, Stora



rail to ship and receive freight. To the communities where these are major employers, communities already reeling from the recession, loss of rail could mean the end of up to seven thousand jobs — an intolerable situation — and naturally unacceptable.

The Government of Nova Scotia is committed to do all in its power to protect these jobs — jobs which depend on the continued effective operation of this rail line. That is why we continue to insist that the Government of Canada, through its Crown Corporation CN, maintain its commitment to regional development by the continued operation of this line.

This is the only way we believe that the continued operation of this line can be guaranteed.

To this end, the Government of Nova Scotia stated that it was not prepared to introduce the necessary enabling legislation, nor would it grant a successful bidder for the shortline service a licence to operate within the province. The Minister said:

Therefore, I will not introduce the required enabling legislation in our House of Assembly, and without that legislation, CN cannot proceed with its plans to sell this line. I will repeat again that our national government has a fundamental responsibility to Atlantic Canada and to Nova Scotia to maintain this service to Nova Scotia business and to do so at an acceptable rate and at an acceptable level. To do anything less would be seen as a betrayal of the spirit of Confederation.

.....

It goes without saying that putting seven thousand jobs in northern and central Nova Scotia at risk is not in the interest of our province, and that is just what we would be doing if we were to participate in allowing CN to abandon this rail line. That is why we must not allow the sale of this line. That is why we must insist that the federal government keep its commitment to Nova Scotia.

Since all the bidders for the rail line have stressed that one of the conditions of sale would be an operating permit from the province, Mr. Streach's testimony would appear to stop the sale process from going any further so that CN would have to continue operation of the line. The Government of Nova Scotia believes that it must take this action to ensure that the line is maintained by CN and that the federal government lives up to its commitment to regional economic development. The Government of Nova Scotia does not believe that a private

Forest Industries, la Société de développement du Cap-Breton et Trenton Works dépendent énormément du train pour recevoir et expédier des marchandises. Dans les collectivités où ils sont les principaux employeurs, les gens souffrent déjà beaucoup de la récession, et la fin du service ferroviaire pourrait faire disparaître jusqu'à 7 000 emplois. C'est une situation inadmissible et, naturellement, une situation inacceptable.

Le gouvernement de la Nouvelle-Écosse s'engage à faire tout son possible pour protéger ces emplois, des emplois qui dépendent du maintien du service ferroviaire sur cette voie. C'est pourquoi nous insistons pour que le gouvernement du Canada — par l'entremise de sa société d'État, le CN — fasse honneur à ses engagements sur le plan de l'expansion régionale en maintenant le service sur cette voie.

Selon nous, ce serait la seule façon de garantir que l'on continuera à offrir le service sur cette voie.

À cette fin, le gouvernement de la Nouvelle-Écosse ne s'est pas montré disposé à adopter la loi d'autorisation nécessaire ni à accorder au soumissionnaire retenu un permis d'exploitation dans la province. Le ministre a affirmé:

Je dois donc aviser votre comité que je ne présenterai pas, en tant que ministre des Transports, une mesure habilitante à notre assemblée législative. Sans cette mesure, le CN ne peut pas aller de l'avant et vendre la voie. Je dois répéter que notre gouvernement national a une responsabilité fondamentale envers les provinces de l'Atlantique et envers la Nouvelle-Écosse; il doit continuer à offrir des services à l'industrie néo-écossaise, et il doit le faire à un taux acceptable et à un niveau acceptable — rien de moins. Sinon on y verrait une trahison de l'esprit de la Confédération. (...)

.....

Il va sans dire qu'il n'est pas dans l'intérêt de notre province de menacer 7 000 emplois dans la région centrale et le nord de la Nouvelle-Écosse. C'est ce que nous faisons si nous permettons au CN d'abandonner cette voie ferrée. C'est la raison pour laquelle nous ne devons pas permettre que cette voie soit vendue. C'est la raison pour laquelle nous devons insister pour que le gouvernement fédéral fasse honneur à ses engagements envers la Nouvelle-Écosse.

Pour tous les soumissionnaires, une des conditions de la vente est l'octroi d'un permis d'exploitation par la province. À cet égard, le témoignage de M. Streach laisse clairement entendre que la vente ne pourra se concrétiser et que le CN devra conserver la voie. Le gouvernement de la Nouvelle-Écosse estime devoir agir ainsi afin que le CN maintienne cette ligne et que le gouvernement fédéral respecte son engagement envers l'expansion économique régionale. Il ne croit pas qu'un exploitant privé garantira l'exploitation à long terme du



operator would guarantee the operation of the line on a long-term basis; it feels that the best hope for this would be to have CN continue to operate the line.

In taking this position, the province is going against the recommendation of the Peat Marwick report, which recommends the sale of the rail line to a shortline operator. Peat Marwick believes that only a shortline can reduce operating costs sufficiently to allow for the profitable operation of this line.

Under questioning from the Committee, a number of issues were raised in relation to the position of the Government of Nova Scotia on this matter. A major concern was that if CN were required now to give up its plan to sell the line, it could eventually apply for abandonment on the ground that the line had become unprofitable. According to the Peat Marwick study, traffic on the line is declining and the line could become a candidate for abandonment before the end of the decade. When questioned on this possibility, the Minister of Transportation and Communications for Nova Scotia stated that neither he nor the government were prepared to concede that the line would become so unprofitable that the Government of Canada would allow it to be abandoned.

On the subject of whether or not CN has the legal right to sell the line, the Minister reiterated the belief of the Government of Nova Scotia that the Government of Canada, through its Crown corporation, CN, has the moral and legal responsibility, under the Terms of Confederation, to operate the line as part of the national system.

With regard to the question of having safeguards in place if the sale of the line were to take place, as recommended in the Peat Marwick study, the Committee was of the opinion that these safeguards do not constitute real protection for the continued operation of the line. According to Mr. Streach, the only real protection for the line would be a commitment by the federal government for its continued operation.

Finally, the Committee noted that the key problem is how this line can be maintained even if CN continues to be the operator. If, as the Peat Marwick report suggests, the line will be a candidate for abandonment at some point in the future, what can be done to avoid this possibility?

#### **Peat Marwick's Recommendations**

In its study for the Industrial Cape Breton Board of Trade, *The Future Operation of the Truro-Sydney Rail Line*, Peat Marwick recommended that the sale of the line by CN to a shortline operator be supported, provided that a number of safeguards are put in place to ensure rail service into the foreseeable future. Peat Marwick believes that the best hope for keeping the line economically viable is the shortline option. Mr. D. A. McKnight, who represented this firm before the Committee,

tronçon et estime que la meilleure solution serait que le CN continue d'exploiter cette voie.

En adoptant cette position, la province s'oppose à la recommandation du rapport de Peat Marwick qui préconise la vente à un exploitant de voie secondaire. Peat Marwick estime que seule une voie secondaire peut, en réduisant les frais d'exploitation, rendre ce tronçon rentable. La province croit, pour sa part, que le CN reste encore le meilleur espoir de viabilité pour cette ligne.

Les questions du Comité ont fait apparaître certains problèmes qu'entraîne la position de la Nouvelle-Écosse. L'un des plus importants est que, si le CN mettait de côté son projet de vente, il pourrait demander à abandonner cette voie en invoquant sa non-rentabilité. Selon l'étude de Peat Marwick, cela pourrait arriver avant la fin de la décennie, car le trafic ne cesse de diminuer sur la voie. Interrogé à ce sujet, le ministre des Transports de la Nouvelle-Écosse a déclaré que ni lui ni son gouvernement ne pouvaient admettre que la voie devienne si peu rentable que le gouvernement du Canada en permette l'abandon.

À propos du droit légal du CN de vendre la voie, le ministre a réitéré l'opinion du gouvernement de la Nouvelle-Écosse, selon lequel le gouvernement du Canada, par l'entremise du CN, société d'État, a l'obligation morale et légale, aux termes de la Confédération, d'exploiter le tronçon dans le cadre d'un réseau national.

Quant aux garanties à prendre au cas où la voie serait vendue, comme le recommande l'étude de Peat Marwick, le Comité est d'avis qu'elles ne suffiraient pas. Selon M. Streach, la seule protection réelle est l'engagement du gouvernement fédéral à maintenir l'exploitation du réseau.

Enfin, pour le Comité, la question clé est la suivante: comment conserver cette voie même si le CN continue à l'exploiter ? Si elle risque d'être abandonnée un jour, comme le laisse entendre le rapport de Peat Marwick, que peut-on faire pour parer à cette éventualité ?

#### **Les recommandations de Peat Marwick**

Dans son étude pour la Chambre de commerce du Cap-Breton industriel, dont le titre est « Étude des opérations futures de la voie ferroviaire entre Truro et Sydney », Peat Marwick recommandait la vente de la voie du CN à un exploitant de voie secondaire, à condition que certaines garanties assurent le maintien du service ferroviaire pour un avenir raisonnable. Selon Peat Marwick, la voie secondaire est la meilleure option pour sauvegarder la viabilité économique de ce tronçon.

said that a majority of the contributors to the study accepted this and the other conclusions of the report.

The reason for choosing this option is that the shortline operator would have lower operating costs than CN. These lower costs would be achieved mainly through a reduced labour force and more flexibility in deploying that workforce in the running of the rail line.

During the questioning of Mr. McKnight, it was pointed out that the Peat Marwick report notes that the shortline is only one option for the future operation of the line and that other options might be available. Mr. McKnight stated that, basically, the only other option for improving the economic viability of the line would be some sort of government intervention. This might take the form of the government's retaining title to the land and leasing the rail line to the shortline operator, thereby relieving the latter of the initial capital cost outlay. However, Mr. McKnight does not believe that government intervention is the best option at this time.

The Committee noted that the Peat Marwick report sets out a number of safeguards that must be in place if the sale to a shortline operator is to proceed. These include: sale to competent railway managers; a due diligence study; a comprehensive interline agreement between the shortline operator and CN; appropriate provincial legislation to cover such items as a certificate of fitness, safety (e.g., operating rules) and liability insurance; and an emergency plan drawn up and established by the purchaser in order to maintain rail service at satisfactory levels if the shortline operator should ever cease operations.

The Committee had some difficulty in viewing these safeguards as real protection for the rail line. Committee members pointed out that items such as a due diligence study would be normal practice for any potential buyer and do not constitute a safeguard. Perhaps the greatest concern was over the proposal for an emergency plan. The Peat Marwick report states that an agreement with another operator would have to be in place to ensure the continuation of operations until the situation could be examined and a satisfactory solution reached. However, when questioned on this, Mr. McKnight could not describe how such a plan could be devised at this time by any government department, agency, or Crown corporation. Whatever the case, the Committee did not think such a plan was very realistic, given the fact that presumably a shortline would cease operations only if it were losing money. In such circumstances, was it realistic to believe that, *before* the new shortline operator had even begun service, another carrier would give a commitment to assume operation of this line, if it were to lose money? The Committee was concerned that this emergency plan was really calling for a government subsidy to keep the line in operation in such a case.

M. D.A. McKnight, qui représentait Peat Marwick devant le Comité, a déclaré que la plupart des participants de cette étude ont accepté les conclusions du rapport, dont celle-ci.

Cette option a été retenue parce que les frais d'exploitation d'un réseau secondaire sont moins élevés que ceux du CN. Cela s'explique surtout par un personnel réduit et par le fait que l'exploitant aurait plus de latitude pour n'employer que la main-d'oeuvre nécessaire.

Pendant la rencontre avec M. McKnight, on a fait ressortir que, selon le rapport Peat Marwick, la voie secondaire n'était peut-être qu'une option parmi d'autres. M. McKnight a rétorqué qu'au fond, la seule autre façon d'améliorer la viabilité économique du tronçon serait une certaine forme d'intervention gouvernementale. Le gouvernement pourrait, par exemple, rester propriétaire des terrains et louer la voie ferrée à l'exploitant, qui n'aurait donc pas à assumer tous les frais en immobilisations au départ. Mais M. McKnight ne croit pas que l'intervention du gouvernement soit la meilleure solution pour le moment.

D'après les rapports des experts-conseils, un certain nombre de garanties doivent être en place: la vente à des gestionnaires de voies ferrées compétents; une étude en bonne et due forme; l'existence d'un accord global de liaison ferroviaire entre l'exploitant et le CN; l'adoption de lois provinciales concernant le certificat de compétence, la sécurité (c'est-à-dire les règles d'exploitation) et l'assurance-responsabilité; et un plan d'urgence mis au point par l'acheteur afin de maintenir un service ferroviaire satisfaisant au cas où il cesserait ses activités.

Cependant, le Comité voit mal comment ces garanties protègent réellement le service ferroviaire. Selon certains de ses membres, une étude en bonne et due forme, par exemple, serait une mesure normale pour tout acheteur désireux d'acquérir la voie et elle ne constitue donc pas une garantie. La proposition de plan d'urgence est encore plus préoccupante. Le rapport Peat Marwick affirme qu'il faudrait conclure un accord avec un autre exploitant afin d'assurer le maintien de l'exploitation, le temps d'examiner la situation et de trouver une solution. Interrogé à ce sujet, M. McKnight n'a cependant pas pu décrire comment un gouvernement, un organisme public ou une société d'État pourrait concevoir un tel plan actuellement. Quoi qu'il en soit, le Comité ne trouve pas cette idée très réaliste, car la seule raison qui amènerait un exploitant à cesser ses activités serait qu'il fonctionne à perte. Est-il donc raisonnable de croire qu'*avant* même que le nouvel exploitant exerce ses activités, un autre transporteur puisse s'engager à prendre la relève si cette exploitation devient déficitaire? Le Comité craint que ce plan d'urgence ne soit qu'un moyen détourné de demander une subvention gouvernementale pour maintenir la voie si elle devenait déficitaire.



Members of the Committee, as well as witnesses, also expressed concerns respecting safety and liability insurance. In this respect it is important to note that on 3 April 1992, Canada's newest railway, the Goderich-Exeter Railway Company, was given final authority to operate. The 112-kilometre line will operate as an independent shortline, swapping freight traffic with CN at the Stratford, Ontario, interchange. The new owners (RailTex Service Co. Inc. of San Antonio, Texas) take possession more than two years after CN announced its intention to seek a buyer for the branch lines and 18 months after the sale to RailTex was announced. The operation of the line required the approval of the provincial regulatory agency, the Ontario Municipal Board (OMB). Further information respecting the Board's Order setting out the terms and conditions regarding the operation of the Goderich-Exeter line is included in Appendix I to this report.

Mr. McKnight contended that to guarantee the future of the Truro-Sydney line, it has to remain economically viable. According to him, the best way of achieving this is through the marketplace with the support of appropriate provincial legislation. He conceded also that, while he believes that the line has a greater chance for success under the shortline option, that option provides no guarantee that the line will remain in service in the future. Short of direct government intervention, there can be no guarantees for the operation of any rail service. The government intervention option is one Mr. McKnight rejects at this time since he does not believe that the rail line should be subsidized by the public of Canada.

In summary, the Government of Nova Scotia has clearly stated that it will not provide the necessary legislative changes or issue an operating licence to a shortline carrier if CN sells the Truro-Sydney rail line; thus, the line will have to continue to be operated by CN. Peat Marwick concluded that the best option to ensure the future viability of the line, short of direct government intervention, would be to sell the line to a shortline operator and have the province update its railway legislation to allow for the efficient operation of this service.

## CHAPTER 7 CONCLUSIONS

Throughout the hearings the Committee was impressed by the fact that all the parties it heard, including CN, wanted to see rail service maintained on the Truro-Sydney line. As noted previously, on 18 February 1992, the Committee expressed the unanimous opinion that common carrier rail freight service between Sydney and Truro must be maintained as long as there is a demand. How can this be achieved? In this regard a number of concerns were raised by the witnesses. These included:

Des membres du Comité, ainsi que des témoins, ont aussi exprimé des réserves au sujet de la sécurité et de l'assurance-responsabilité. Ainsi, le 3 avril 1992, le dernier-né des transporteurs ferroviaires, la Goderich-Exeter Railway Company, recevait l'autorisation finale d'exercer ses activités. Cette voie secondaire de 112 kilomètres sera indépendante et échangera des marchandises avec le CN à la jonction de Stratford, en Ontario. Les nouveaux propriétaires (RailTex Service Co. Inc. de San Antonio, Texas) en prennent possession plus de deux ans après que le CN faisait savoir qu'il recherchait un acquéreur et 18 mois après l'annonce de la vente à RailTex. L'exploitation de la ligne nécessitait l'approbation de l'organisme provincial de réglementation, soit la Commission des affaires municipales de l'Ontario. De plus amples renseignements sur l'ordonnance de la Commission stipulant les conditions d'exploitation de cette ligne figurent à l'annexe I du présent rapport.

Quant à la viabilité de la voie Truro-Sydney, M. McKnight a soutenu que celle-ci doit rester rentable si elle veut assurer son avenir. Selon lui, la meilleure façon d'y parvenir est l'initiative privée appuyée par des lois provinciales pertinentes. Même s'il vaudrait mieux que ce tronçon devienne une voie secondaire, cette solution ne garantit pas à ses yeux que la voie continuera d'être exploitée. Seule une intervention gouvernementale directe peut garantir l'exploitation d'un service ferroviaire. C'est là une option que rejette M. McKnight pour le moment, car les contribuables canadiens n'ont pas à subventionner ce chemin de fer, à son avis.

En résumé, le gouvernement de la Nouvelle-Écosse a clairement indiqué qu'il n'adoptera pas les mesures législatives ni n'accordera de permis d'exploitation à un exploitant de voie secondaire si le CN vend la voie Truro-Sydney. Par conséquent, le CN devra continuer d'exploiter ce tronçon. Selon la conclusion de Peat Marwick, le meilleur moyen d'assurer la viabilité future de la voie ferrée, à part une intervention directe du gouvernement, consisterait à vendre le tronçon à un exploitant de voie secondaire et à obtenir de la province les changements législatifs nécessaires à l'exploitation efficace du service.

## CHAPITRE 7 CONCLUSIONS

Tout au long de ses audiences, le Comité a été frappé de voir que toutes les parties entendues, y compris le CN, souhaitent le maintien du service ferroviaire entre Truro et Sydney. Comme nous l'avons déjà indiqué, le 18 février 1992, le Comité est arrivé à la conclusion unanime que le service de transport ferroviaire de marchandises entre Sydney et Truro doit être maintenu tant que la demande existe. Mais comment y parvenir ? À ce propos, mentionnons quelques préoccupations exprimées par nos témoins:

CN's fear that it cannot maintain a profitable service and will eventually have to apply to abandon the line;

The Government of Nova Scotia's belief that CN has a responsibility to maintain rail service on this line, which should not be sold unless the Government of Canada can provide some sort of guarantee that service will be maintained;

The shippers' concern that they will lose rail services through CN's eventual abandonment of the line;

The shippers' uncertainty about the type of service and rates that would result if the line were sold to a shortline operator;

The fact that, according to Peat Marwick, traffic is declining on the line, which puts the line's long-term viability in question, no matter who operates it in the future; and

The fact that no safeguards have been suggested that can guarantee the future operation of the line, whether it remains in CN's hands or is sold to a shortline operator.

As noted earlier, the issue of labour is of paramount concern to the bidders for the Truro-Sydney line. In this regard, they have stated that they would wish to incorporate provincially so as not to be subject to the provisions of the *Canada Labour Code*. However, it would appear that the fact that a railway company has incorporated provincially in order to acquire and operate a shortline railway wholly situated within a province does not necessarily mean that the shortline is subject to provincial rather than federal jurisdiction over labour relations. In this respect, the Supreme Court of Canada judgment in the case of *United Transportation Union v. Central Western Railway Corp.* ([1990] 3 S.C.R.1112) is relevant. That case involved a provincially incorporated railway company, the Central Western Railway Company, which acquired from CN and now operates a 105-mile railway line wholly situated within the Province of Alberta. When first notified by CN of the proposed lease (which became a sale), the relevant unions, which had a national collective agreement with CN, filed an application with the Canada Labour Relations Board for an order that there had been a sale of the rail line governed by the *Canada Labour Code* (R.S.C. 1985, c. L-2, as amended). The effect of a successful application would be to bind the purchaser of the shortline (Central Western) to the unions' collective agreements with CN. The application was granted. Central Western appealed to the Federal Court of Appeal pursuant to s. 28 of the *Federal Court Act* (R.S.C. 1985, c. F-7, as amended). That appeal was dismissed and Central Western subsequently appealed to the Supreme Court of Canada.

Le CN craint de ne pouvoir maintenir un service rentable et d'avoir à demander un jour la permission d'abandonner la voie.

Selon le gouvernement de la Nouvelle-Écosse, le CN a la responsabilité de maintenir le service ferroviaire sur ce tronçon et n'a donc pas le droit de vendre sans qu'il y ait une garantie en ce sens de la part du gouvernement.

Les expéditeurs craignent de perdre les services ferroviaires si jamais le CN abandonnait la voie.

Les expéditeurs sont incertains du genre de services offerts et des tarifs exigés si la voie était vendue à un exploitant de voie secondaire.

La diminution du trafic sur cette voie, selon Peat Marwick, fait douter de la viabilité à long terme du tronçon, quel qu'en soit le futur exploitant.

Aucune garantie réelle n'a été proposée afin d'assurer l'exploitation future de la voie, que celle-ci reste entre les mains du CN ou soit vendue à un exploitant de voie secondaire.

Comme nous l'avons déjà fait remarquer, la question ouvrière est primordiale pour les acquéreurs éventuels de la voie Truro-Sydney. Ces derniers ont d'ailleurs indiqué qu'ils souhaiteraient se constituer en société sous l'égide de la province afin de ne pas être assujettis aux dispositions du *Code canadien du travail*. Il faut souligner toutefois que cette constitution provinciale d'une société ferroviaire qui veut acquérir et exploiter une voie secondaire située uniquement dans une province ne la ferait pas nécessairement échapper à la compétence fédérale en matière de relations de travail. La Cour suprême du Canada l'a indiqué clairement dans l'arrêt *Travailleurs unis des transports c. Central Western Railway Corp.* ([1990] 3 R.C.S. 1112). Cette cause concernait une société ferroviaire constituée sous régime provincial, la Central Western Railway Company, qui avait acquis du CN un tronçon de 105 milles situé entièrement en Alberta. Informés par le CN de la location proposée (qui est devenue une vente par la suite), les syndicats visés, signataires d'une convention collective nationale avec le CN, ont demandé au Conseil canadien des relations du travail de confirmer que la voie ferroviaire était régie par le *Code canadien du travail* (L.R.C. 1985, c. L-2 telle que modifiée). Si les syndicats obtenaient gain de cause, l'acheteur de la voie secondaire (Central Western) devenait lié par les conventions collectives signées avec le CN. Or ils ont obtenu gain de cause. La Central Western a interjeté appel auprès de la Cour fédérale, conformément à l'article 28 de la *Loi sur la Cour fédérale* (L.R.C. 1985, c. F-7 telle que modifiée). Ce pourvoi a été rejeté et la Central Western en a appelé à la Cour suprême du Canada.



The question before the Supreme Court was whether the provincial or the federal government had jurisdiction, for purposes of labour relations, over the shortline railway situated wholly within the Province of Alberta and owned by a provincially incorporated railway company, i.e., Central Western. The Supreme Court held that there were two ways in which the Central Western shortline could be found to fall within federal jurisdiction over labour relations, and therefore be subject to the *Canada Labour Code*. First, it might be seen as an interprovincial railway and therefore come under s. 92(10)(a) of the *Constitution Act, 1867* as a federal work or undertaking. Second, if the shortline could be viewed as integral to an existing federal work or undertaking, it would be subject to federal jurisdiction under s. 92(10)(a). The Court noted that the two approaches, though not unrelated, are distinct from one another. For the former, the emphasis must be on determining whether the railway itself constitutes an interprovincial work or undertaking. Under the latter, federal jurisdiction is dependent upon a finding that regulation of the rail line is integral to a core federal work or undertaking.

Section 92(10)(a) of the *Constitution Act, 1867* states:

92. In each Province the legislature may exclusively make Laws in relation to Matters coming within the Classes of Subjects next hereinafter enumerated; that is to say,-

.....

10. Local Works and Undertakings other than such as are of the following Classes: -

(a) Lines of Steam or other Ships, Railways, Canals, Telegraphs, and other Works and Undertakings connecting the Province with any other or others of the Provinces, or extending beyond the Limits of the Province;

Part I of the *Canada Labour Code*, pertaining to industrial relations, specifically applies to federal works, undertakings and businesses, including, among others, those described in s. 92(10)(a) of the *Constitution Act, 1867*.

Whether the *Canada Labour Code* is applicable to a shortline on the basis of s. 92(10)(a) is a question of fact to be determined in the circumstances of a particular case, in accordance with the test set out by the Supreme Court of Canada in the *Central Western* case. Both the physical and operational character of the shortline railway must be examined. In *Central Western*, the Court found that the shortline was neither an interprovincial work or undertaking under s. 92(10)(a) nor an integral part of an existing federal work or undertaking so as to bring it within s. 92(10)(a). The

On demandait à la Cour suprême de déterminer qui, du gouvernement provincial ou du gouvernement fédéral, exerce sa compétence en matière de relations de travail sur une voie secondaire située entièrement en Alberta et appartenant à une société ferroviaire constituée sous régime provincial, à savoir la Central Western. La Cour suprême a statué que la voie ferrée de la Central Western pourrait relever de deux façons de la compétence fédérale sur les relations de travail et, par conséquent, être assujettie au *Code canadien du travail*. Premièrement, on peut considérer qu'il s'agit d'un chemin de fer interprovincial, qui tombe en conséquence dans le champ d'application de l'alinéa 92(10)a) de la *Loi constitutionnelle de 1867* à titre d'ouvrage ou d'entreprise fédérale. Deuxièmement, si l'on peut à bon droit voir cette voie ferrée comme la partie intégrante d'un ouvrage ou d'une entreprise fédérale existante, elle relève alors de la compétence fédérale suivant l'alinéa 92(10)a). La Cour a fait remarquer que les deux justifications, en dépit de leur connexité, sont distinctes l'une de l'autre. Dans le premier cas, il s'agit surtout de déterminer si le chemin de fer constitue en lui-même un ouvrage ou une entreprise à caractère interprovincial. Dans le second, la compétence fédérale tient à la reconnaissance que la réglementation du chemin de fer fait partie intégrante d'une entreprise ou d'un ouvrage à caractère fédéral.

L'alinéa 92(10)a) de la *Loi constitutionnelle de 1867* stipule ce qui suit:

92. Dans chaque province la législature provinciale pourra exclusivement faire des lois relatives aux matières tombant dans les catégories de sujets ci-dessous énumérés, savoir:

.....

10. les travaux et entreprises d'une nature locale, autres que ceux énumérés dans les catégories suivantes:

a) lignes de bateaux à vapeur ou autres bâtiments, chemins de fer, canaux, télégraphes et autres travaux et entreprises reliant la province à une autre ou à d'autres provinces, ou s'étendant au-delà des limites de la province.

La partie I du *Code canadien du travail*, qui porte sur les relations du travail, s'applique expressément aux ouvrages et entreprises à caractère fédéral, y compris notamment ceux qui sont énumérés à l'alinéa 92(10)a) de la *Loi constitutionnelle de 1867*.

Que le *Code canadien du travail* s'applique à une voie secondaire aux termes de l'alinéa 92(10)a) est une question de fait à déterminer selon les circonstances particulières et en fonction des critères établis par la Cour suprême du Canada dans l'affaire *Central Western*. Il faut examiner les aspects matériels et opérationnels du chemin de fer secondaire. Dans l'affaire *Central Western*, la Cour a conclu que le chemin de fer secondaire n'était pas un ouvrage ni une entreprise à caractère interprovincial au sens de l'alinéa 92(10)a) et qu'il ne faisait pas non plus partie intégrante d'un ouvrage ou d'une

Supreme Court accordingly found that the *Canada Labour Code* was not applicable to the shortline owned and operated by Central Western. In so holding, the Supreme Court overturned the decision of the Federal Court of Appeal.

The Supreme Court noted that it did not have to deal with another issue which had been considered by the Federal Court of Appeal, namely, whether Central Western came under federal jurisdiction by virtue of a declaration by Parliament that it was for the general advantage of Canada pursuant to s. 92(10)(c) of the *Constitution Act, 1867*. Prior to the Supreme Court's hearing of the appeal, the federal government passed legislation, retroactive to 1 July 1986, which operated to withdraw any s. 92(10)(c) declaration that might exist with respect to Central Western. Therefore it was unnecessary for the Supreme Court to address the matter of s. 92(10)(c).

In summary, it would appear from the above case that if the Truro-Sydney rail line were to be sold to a shortline operator who was provincially incorporated, the shortline would not necessarily fall under provincial labour jurisdiction. There is a possibility that the shortline could be subject to the *Canada Labour Code* on the basis of s. 92(10)(a) of the *Constitution Act, 1867*, and therefore be bound by the unions' agreements with CN, but only if it were found to satisfy either of the tests set out by the Supreme Court in the *Central Western* case.

In addition to these concerns, the Committee is well aware of the importance placed by many witnesses on the traditional role of the railway in the Province of Nova Scotia. To many it is a way of life and an essential transportation lifeline for the province. Because of this, many believe that this line must be maintained in perpetuity.

While recognizing the importance of this line to the people of Nova Scotia and the serious concerns expressed over its future, the Committee is faced with some inescapable conclusions. These are:

CN rail is not disposed to provide this service and, by its own acknowledgement, considers a private railway operator better "structured" to provide this service than it is itself;

Unless the Government of Nova Scotia can provide evidence to the contrary, under the terms of the *National Transportation Act, 1987*, CN has the legal right to sell this rail line provided it complies with all the statutory requirements and the regulatory process set out in Chapter 1;

The safeguards that have been proposed by Peat Marwick to guarantee the future of the Truro-Sydney line provide hollow comfort because they are not safeguards in the true sense;

entreprise de compétence fédérale déjà existante, qui l'aurait assujéti à l'alinéa 92(10)a). La Cour suprême a donc statué que le *Code canadien du travail* ne s'appliquait pas à la voie secondaire dont Central Western est propriétaire et qu'elle exploite. Ce faisant, elle a renversé la décision de la Cour fédérale.

La Cour suprême a fait remarquer qu'elle n'avait pas besoin d'aborder une autre question qui avait été examinée par la Cour fédérale, à savoir si Central Western relevait de la compétence fédérale parce qu'ayant été déclaré « pour l'avantage général du Canada » par le Parlement, en conformité avec l'alinéa 92(10)c) de la *Loi constitutionnelle de 1867*. Avant l'audience du pourvoi par la Cour suprême, le gouvernement fédéral avait adopté une loi ayant effet rétroactif à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1986 et qui retirait toute déclaration visée à l'alinéa 92(10)c) dont pouvait faire l'objet Central Western. La Cour suprême n'avait donc pas besoin d'étudier la question de l'alinéa 92(10)c).

En résumé, cette affaire démontre clairement que si la voie Truro-Sydney devait être vendue à une société de constitution provinciale, la voie secondaire ne relèverait pas nécessairement de la compétence provinciale pour ce qui est des relations de travail. Elle pourrait être assujéti au *Code canadien du travail* en application de l'alinéa 92(10)a) de la *Loi constitutionnelle de 1867* et donc être liée par les accords conclus entre les syndicats et le CN, mais uniquement si elle répondait à l'un ou l'autre des critères énoncés par la Cour suprême dans l'affaire *Central Western*.

Au-delà de ces préoccupations, le Comité est très conscient de l'importance que de nombreux témoins accordent au rôle traditionnel des chemins de fer en Nouvelle-Écosse. Il s'agit pour eux d'un mode de vie et d'un moyen de transport essentiels pour la province. C'est pourquoi beaucoup estiment que cette voie doit être maintenue à perpétuité.

Bien que le Comité reconnaisse l'importance de cette voie pour la population de la Nouvelle-Écosse et les graves inquiétudes qu'inspire son avenir, certaines conclusions s'imposent:

Le CN n'est pas disposé à offrir le service et, de son propre aveu, estime qu'un exploitant de voie secondaire est mieux « structuré » pour le faire;

À moins que le gouvernement de la Nouvelle-Écosse ne puisse démontrer le contraire, le CN a le droit, aux termes de la *Loi sur les transports nationaux* de 1987, de vendre cette voie ferrée en se conformant à toutes les obligations juridiques et à la procédure réglementaire énoncées au premier chapitre;

Les garanties proposées par Peat Marwick pour assurer l'avenir de la voie Truro-Sydney sont peu rassurantes, en réalité, parce qu'elles ne sont pas des garanties véritables;



The majority of safeguards that are proposed, such as sound management and a due diligence study, are factors that would be examined by the NTA before it allowed a sale to take place; **rather than being safeguards, they are part of the normal process for assessing whether a potential buyer is fit to operate a shortline railway;**

No matter who operates the line, apart from government intervention, nothing can guarantee its future viability if it does not make a profit;

The decision of the Government of Nova Scotia to withhold an operating permit from a successful bidder may be shortsighted if the alternative is the eventual abandonment of the line by CN;

Provincial incorporation of a shortline company and the granting of an operating permit would allow the province a degree of control over the operator that might serve the best interests of Nova Scotia over the long term; and

There are really only three practical options for the Truro-Sydney line: sale to a shortline operator; continued operation of the line by CN with possible application for abandonment at a future date; and government intervention to protect the line for the foreseeable future.

In light of these conclusions, the Committee is of the opinion that the position of the Government of Nova Scotia on the sale of this rail line is somewhat unrealistic, especially with respect to the possibility of federal government intervention to guarantee the future of the line at this time. Why indeed, would the government step in at this point? To date, no sale has taken place; the National Transportation Agency (NTA) has not examined this matter because no sale agreement has been put forward. All the statistical evidence points to the fact that the best option for the future viability of the line would be to proceed with the sale to a shortline operator. For these reasons there does not appear to be any justification for federal government intervention at this time.

It would appear that the Government of Nova Scotia is relying totally upon the Government of Canada in this matter. It either wants the federal government to intervene immediately and guarantee the future of the line or, should NTA allow the sale to go through, to overturn its recommendation. Either of these options really means that the federal government would likely have to provide a subsidy to keep an unprofitable rail line in operation.

The province appears to be basing its case, in the absence of any federal obligation that would give Nova Scotia a "right" to this service, upon s. 3(1)(d) of the *National Transportation Act, 1987* which states:

La plupart des garanties proposées, telles qu'une saine gestion et une étude en bonne et due forme, seraient des facteurs examinés par l'Office national des transports (ONT) avant même qu'il ne permette la vente **au lieu d'être des garanties faisant partie du processus d'évaluation normal pour déterminer si un acquéreur éventuel est en mesure d'exploiter une voie secondaire;**

Peu importe l'exploitant, sans intervention gouvernementale, rien ne peut garantir la viabilité de la voie si elle n'est pas rentable;

La décision du gouvernement de la Nouvelle-Écosse de ne pas accorder de permis d'exploitation à un acquéreur éventuel pourrait s'avérer une décision peu éclairée si la seule autre solution est l'abandon de la voie par le CN;

L'octroi d'une charte provinciale et l'attribution d'un permis d'exploitation à un chemin de fer secondaire accorderaient à la province un certain contrôle sur l'exploitant, ce qui pourrait servir au mieux les intérêts à long terme de la Nouvelle-Écosse;

Il n'y a en réalité que trois solutions pratiques dans le cas de la voie Truro-Sydney: la vente à un exploitant de voie secondaire, le maintien de l'exploitation de la voie par le CN au risque d'un abandon à plus ou moins long terme, et l'intervention de l'État pour protéger la voie dans un avenir raisonnable.

Compte tenu de ces constatations, le Comité est d'avis que la position du gouvernement de la Nouvelle-Écosse est ici quelque peu irréaliste. Elle l'est d'autant plus que le gouvernement fédéral n'a pas, pour le moment, l'intention d'intervenir pour assurer l'avenir de la voie Truro-Sydney. D'ailleurs, pourquoi le gouvernement interviendrait-il? Jusqu'ici, aucune vente n'a été conclue et l'ONT n'a pas encore étudié la question parce qu'aucune offre d'achat n'a été portée à son attention. Si une offre lui était présentée, il pourrait bien la rejeter. Toutes les preuves statistiques démontrent que la meilleure solution pour assurer la viabilité future du tronçon consisterait à le vendre à un exploitant de réseau secondaire. Pour ces raisons, une intervention du gouvernement fédéral ne paraît pas justifiée pour le moment.

Il semble que la Nouvelle-Écosse compte entièrement sur le gouvernement du Canada dans cette affaire. Elle veut que le fédéral intervienne maintenant pour garantir l'avenir de la voie ou qu'il rejette la recommandation de l'ONT, si celui-ci autorise la vente. Ces deux solutions signifient en réalité que le gouvernement central devrait probablement subventionner l'exploitation d'une voie non rentable.

En l'absence de toute obligation légale qui donnerait à la Nouvelle-Écosse un « droit » à ce service, la province semble fonder son argumentation sur l'alinéa 5(1)d) de la *Loi sur les transports nationaux* de 1987, lequel stipule ce qui suit:

3. (1) It is hereby declared that a safe, economic, efficient and adequate network of viable and effective transportation services making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost is essential to serve the transportation needs of shippers and travellers and to maintain the economic well-being and growth of Canada and its regions and that those objectives are most likely to be achieved when all carriers are able to compete, both within and among the various modes of transportation, under conditions ensuring that, having due regard to national policy and to legal and constitutional requirements,

.....

(d) transportation is recognized as a key to regional economic development and commercial viability of transportation links is balanced with regional economic development objectives in order that the potential economic strengths of each region may be realized.

In spite of this, the Committee believes that it would be less than responsible if it were to advocate government intervention before a qualified private railway operator was given the opportunity to provide continuing service — let alone before the line was a candidate for abandonment. The Committee is of the opinion that reliance on s. 3(1)(d) at this time, before every avenue has been exhausted, is premature and not conducive to success under existing legislation.

## RECOMMENDATIONS

The Committee's Order of Reference called for it to inquire into and report upon the decision of Canadian National Railways to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia. In doing so, the Committee heard a great many concerns expressed by the witnesses and, as well, arrived at a number of conclusions. Paramount among these is the opinion that the intractable position taken by the Government of Nova Scotia only adds to the uncertainty for a region of the country deeply concerned about its future. It was also clear to the Committee that pervading the entire hearing process was the importance of preserving service on this rail line. To this end, the Committee recommends:

1. That the Government of Nova Scotia should urgently reconsider its present position and make every effort to ensure that a private shortline operator would be successful. The Committee has examined the performance of shortline operators in both the United States and Canada and is persuaded that a private operator has a better chance of success than a line that continued to be operated by CN.
2. That, notwithstanding the refusal of the Government of Nova Scotia to issue a shortline operator an operating permit, it is in the best interests of those most concerned

3. (1) Il est déclaré que, d'une part, la mise en place d'un réseau sûr, rentable et bien adapté de services de transport viables et efficaces, utilisant au mieux et aux moindres frais globaux tous les modes de transport existants, est essentielle à la satisfaction des besoins des expéditeurs et des voyageurs en matière de transports comme à la prospérité et à la croissance économique du Canada et de ses régions, d'autre part, ces objectifs ont le plus de chances de se réaliser en situation de concurrence, dans et parmi les divers modes de transport, entre tous les transporteurs, à condition que, compte dûment tenu de la politique nationale et du contexte juridique et constitutionnel:

.....

(d) « les transports soient reconnus comme un facteur primordial du développement économique régional et que soit maintenu un équilibre entre les objectifs de rentabilité des liaisons de transports et ceux du développement économique régional en vue de la réalisation du potentiel économique de la région ».

Malgré cet argument, le Comité estime qu'il serait irresponsable de préconiser une telle mesure (c'est-à-dire l'intervention de l'État) avant qu'une entreprise ferroviaire compétente du secteur privé n'ait eu l'occasion de maintenir le service — et encore plus avant qu'on envisage d'abandonner la voie. Le Comité est d'avis que se fonder actuellement sur l'alinéa 3(1)d) avant même d'avoir épuisé tous les recours est prématuré et ne peut mener nulle part, compte tenu des lois actuelles.

## RECOMMANDATIONS

L'ordre de renvoi demandait au Comité de faire enquête et rapport sur la décision du Canadien National de vendre la voie ferrée principale reliant Truro à Sydney, en Nouvelle-Écosse. Pour atteindre cet objectif, le Comité a prêté oreille à un grand nombre de préoccupations exprimées par divers témoins, ce qui lui a permis d'en arriver à certaines conclusions. Une constatation primordiale est que l'obstination du gouvernement de la Nouvelle-Écosse ne fait qu'augmenter l'incertitude dans une région déjà profondément inquiète pour son avenir. Il est clair aussi pour le Comité que, tout au long des audiences, les témoins ont demandé le maintien du service ferroviaire. À cette fin, le Comité recommande:

1. Que le gouvernement de la Nouvelle-Écosse réexamine de toute urgence sa position actuelle et fasse tout en son pouvoir pour assurer le succès d'un exploitant de ligne secondaire. Le Comité a examiné les résultats obtenus par des exploitants de voie secondaire aux États-Unis et au Canada et est persuadé qu'un exploitant privé a de meilleures chances de réussir que le CN.
2. Que, malgré le refus du gouvernement de la Nouvelle-Écosse de délivrer un permis à un exploitant de voie secondaire, il est dans le meilleur intérêt de ceux qui



with the continuation of the service that CN proceed with its efforts to sell the line to the most qualified bidder. Lengthy delays in consummating a sale may result in a situation where traffic on the line has declined to the point where a successful shortline operation may no longer be possible. The Committee further recommends that the sale agreement should require that the railway right-of-way must continue to be maintained and that the land involved in the sale must not be used for non-railway purposes.

3. That if the sale of this line should be aborted or if the operation of the line by a private owner should fail in the future, for whatever reason, the Government of Canada must ensure continuation of service. The Committee is of the opinion that a clear case has been made that the economic future of the region is dependent upon the continued operation of the line.

#### LIBERAL PARTY DISSENT

The Liberal members of the Committee disagreed with the majority recommendations set out above, and proposed the following:

Whereas the Truro to Sydney line is an integral part of the "national railway" system;

Whereas rail transportation between Truro and Sydney is absolutely necessary to certain industries fundamental to the economic viability of eastern Nova Scotia;

Whereas the privatization of the Truro to Sydney line would relieve the Government of Canada of any obligation to assure both the continued operation and the safe operation of rail service between Truro and Sydney;

Whereas the privatization of the Truro to Sydney line would have the effect of imposing all or almost all the responsibility for ensuring both the regulation and continued operation of the line on the Government of the Province of Nova Scotia, a responsibility that Government has declined to assume;

We recommend that the National Transportation Agency consider making a determination that the privatization of the railway between Truro and Sydney would not be in the public interest.

Moreover we recommend that the Government of Canada continue to "entrust" the management and control of the Truro to Sydney line to CN, and that CN be directed to put adequate resources and personnel in place to ensure that the potential of the Truro to Sydney line is fully realized.

sont le plus directement visés par le maintien du service que le CN continue de chercher à vendre la voie à l'acquéreur le plus compétent. De longs délais qui retardent une vente peuvent entraîner une diminution du trafic et compromettre à jamais la rentabilité d'un réseau secondaire. Le Comité recommande enfin que le contrat de vente exige que l'emprise de chemin de fer soit maintenue et que le terrain visé dans la vente ne puisse servir qu'à des fins reliées aux chemin de fer.

3. Que, si la vente de cette ligne ne se réalise pas, ou si, pour une raison ou une autre, son exploitation par une entreprise privée échoue, le gouvernement du Canada assure le maintien du service. De l'avis du Comité, il a été clairement établi que l'avenir économique de la région dépend de l'exploitation continue de cette voie ferrée.

#### DISSIDENCE DU PARTI LIBÉRAL

Les membres libéraux du Comité sont en désaccord avec les recommandations de la majorité formulées ci-dessus. Ils proposent plutôt:

Attendu que la ligne reliant Truro et Sydney fait partie intégrante du « réseau ferroviaire national »;

Attendu que le transport ferroviaire entre Truro et Sydney est absolument nécessaire pour certaines industries fondamentales à la viabilité économique de l'est de la Nouvelle-Écosse;

Attendu que la privatisation de la ligne reliant Truro et Sydney dégagerait le gouvernement du Canada de toute responsabilité pour ce qui est d'assurer le maintien et la sécurité du service ferroviaire entre ces deux localités;

Attendu que la privatisation de la ligne reliant Truro et Sydney obligerait le gouvernement de la province de la Nouvelle-Écosse à assumer l'entière responsabilité ou presque de la réglementation et du maintien du service sur cette ligne et que ce gouvernement refuse d'assumer cette responsabilité;

Nous recommandons que l'Office national des transports du Canada envisage de déterminer qu'il ne serait pas dans l'intérêt public de privatiser la voie ferroviaire reliant Truro et Sydney.

Nous recommandons également que le gouvernement du Canada continue de confier la gestion et le contrôle de la ligne reliant Truro et Sydney au CN et que le CN soit tenu de prévoir les ressources et le personnel nécessaires pour assurer la réalisation pleine et entière du potentiel de cette ligne.

## APPENDIX I

### Regulation and Inspection

When and if the Truro-Sydney rail line is sold to a private company incorporated in Nova Scotia, the shortline will come under the jurisdiction of the provincial regulatory authority.

The Committee wanted to discover and define the extent of the safety and operational demands that would require the Government of Nova Scotia to identify a regulatory agency to replace the federal agency now in place.

The most useful example was found in Ontario. After a public hearing, Canada's newest railway, the Goderich-Exeter Railway Company, was given authority to operate on 3 April 1992. The 112 kilometres of track will be operating as an independent shortline, swapping freight traffic with CN at the Stratford, Ontario interchange. The new owner, RailTex Service Company Inc. of San Antonio, Texas, took possession more than two years after CN announced its intention to seek a buyer for the branch lines, and 18 months after the sale to RailTex was announced.

The Committee contacted the Ontario Municipal Board, the provincial regulatory agency, to learn its *modus operandi* in regulatory matters. The following information respecting the operation of the Goderich-Exeter line was provided in the form of an Order of the Board.

In brief, and in accordance with two Ontario Acts, the *Railways Act* (R.S.O. 1950, c. 331) and the *Ontario Municipal Board Act* (R.S.O. 1990, c. 0.28), the Order requires as follows:

The new railway company must provide annually to the Ministry of Transportation of Ontario a certificate from a professional engineer to the effect that the line is being operated in accordance with generally accepted railway practices. The Ontario Municipal Board anticipates contracting with a retired federal inspector who will provide an ongoing independent inspection service for the Board.

The railway must comply with the standards established by the *Railway Safety Act* (R.S.C. 1985, c.32 (4th Supp.)) and, in particular, and without limiting the generality of this requirement, with the General Orders, Rules and Regulations of Transport Canada or its predecessor, as set out in the schedule below, and as amended from time to time.

The railway must comply with the *Transportation of Dangerous Goods Act* (R.S.C. 1985, c. T-19) and the regulations thereunder.

## ANNEXE I

### Règlements et inspection

Si la voie Truro-Sydney est vendue à une entreprise privée constituée en société en Nouvelle-Écosse, elle relèvera de la compétence de l'organisme provincial de réglementation.

Le Comité a voulu cerner et définir l'ampleur des besoins en matière de sécurité et d'exploitation qui forceraient le gouvernement de la Nouvelle-Écosse à mettre sur pied un organisme de réglementation chargé de prendre la relève de l'organisme fédéral actuel.

L'exemple le plus pertinent a été trouvé en Ontario. Après de longues audiences publiques, le dernier-né des chemins de fer canadiens, la Goderich-Exeter Railway Company, a reçu le 3 avril 1992 l'autorisation d'exercer ses activités. La voie de 112 km sera exploitée comme voie secondaire indépendante qui échangera du fret avec le CN à la jonction de Stratford, Ontario. Les nouveaux propriétaires, RailTex Service Company Inc., de San Antonio, Texas, en ont pris possession plus de deux ans après que le CN a annoncé son intention de chercher un acquéreur pour les embranchements et 18 mois après l'annonce de la vente à RailTex.

Le Comité a communiqué avec la Commission des affaires municipales de l'Ontario, organisme provincial de réglementation, afin de se renseigner sur le mode de fonctionnement de la Commission en matière réglementaire. L'information suivante, qui a trait à l'exploitation de la ligne Goderich-Exeter, a été fournie par écrit par le conseiller juridique, en grande partie sous forme d'une ordonnance de la Commission.

En résumé, et conformément à deux lois ontariennes, la *Loi sur les chemins de fer* (LRO 1950 c. 331) et la *Loi sur la Commission des affaires municipales de l'Ontario* (LRO 1990 c. O-28), l'ordonnance stipule ce qui suit:

La nouvelle entreprise ferroviaire doit fournir au ministre des Transports de l'Ontario un certificat délivré par un ingénieur professionnel stipulant que la voie est exploitée conformément aux pratiques ferroviaires généralement reconnues. La Commission des affaires municipales de l'Ontario prévoit embaucher un ancien inspecteur fédéral et lui demander d'assumer les fonctions qu'il assumait auparavant pour le gouvernement fédéral.

L'entreprise ferroviaire doit se conformer à la *Loi canadienne sur la sécurité ferroviaire* (Canada, LRC 1985, c. 32) et en particulier aux ordonnances générales, règles et règlements de Transports Canada ou de son prédécesseur, comme suit:

L'entreprise ferroviaire doit se conformer à la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* (Canada, LRC 1985, c. T-19), et des règlements afférents.



The railway must permit inspection, by the person appointed by the Municipal Board, of the facilities, equipment, operations and personnel, and make available to the inspector any information reasonably requested. The railway must pay all costs and expenses incurred by the Board in performing this inspection, upon receipt of the proper account signed by its Secretary.

The railway must maintain road and farm crossings as set out in the relevant Orders of the National Transportation Agency (and listed in voluminous detail in appendices) to the inspector's satisfaction.

In the event of any abandonment or track removal, the railway must restore road crossings to the same level as required by CN Rail standards then in force, and provide for continuation of farm crossings where they were located prior to abandonment.

The railway must comply with sections 112 to 115 of the *Railways Act* with respect to farm crossings.

The railway must maintain a liability insurance policy as required by the Board, initially such amount of coverage is set at \$15 million per occurrence, the insureds to be the Minister and officials of the Government of Ontario.

The railway must operate at 10 mph over certain unballasted 15 miles of line, and to apply to operate up to 30 mph after showing that ballast has been applied and the track lifted 2 inches.

The railway may operate at "zone speed" on all bridges and culverts except over a certain trestle where it must operate at 10 mph until the trestle is repaired. Wrecking cranes are to be restricted to 10 mph over bridges in a certain 7-mile stretch.

Bridges must be inspected annually for purposes of s. 4 of the *Goderich-Exeter Railway Company Act*.

The railway must institute a preventative maintenance program for bridges.

Bushes and trees are to be cut back to maintain proper sight lines.

Elle doit permettre l'inspection, par la personne désignée par la Commission des affaires municipales, des installations, du matériel, des opérations et des activités du personnel et acquiescer à toute demande raisonnable de l'inspecteur. L'entreprise ferroviaire doit assumer les frais engagés par la Commission pour effectuer cette inspection, sur réception de la note de frais dûment signée par le secrétaire de la Commission.

L'entreprise ferroviaire doit entretenir les passages à niveau publics et de ferme conformément aux ordonnances pertinentes de l'Office national des transports (et dont la liste détaillée figure dans les annexes) à la satisfaction de l'inspecteur.

En cas d'abandon ou d'enlèvement des voies ferrées, l'entreprise ferroviaire doit rétablir les passages à niveau publics conformément aux normes du CN en vigueur et maintenir les passages de ferme là où ils se trouvaient avant l'abandon.

L'entreprise ferroviaire doit se conformer aux articles 112 à 115 de la Loi sur les chemins de fer au sujet des passages de ferme.

L'entreprise ferroviaire doit avoir une police d'assurance-responsabilité conformément aux exigences de la Commission, le montant de la police étant fixé au départ à 15 millions de dollars par événement et les assurés étant le ministre et les représentants du gouvernement de l'Ontario.

L'entreprise ferroviaire fera circuler les trains à une vitesse de 10 milles à l'heure sur certains tronçons de 15 milles non ballastés et demandera à pouvoir les faire circuler à une vitesse pouvant atteindre 30 milles à l'heure après avoir démontré qu'elle a ballasté la voie et l'a rehaussée de 2 pouces.

L'entreprise ferroviaire peut faire circuler les trains à la «vitesse de zone» sur tous les ponts et ponceaux, sauf sur un certain chevalet où ils devront circuler à 10 milles à l'heure jusqu'à ce qu'il soit réparé. Les grues de relevage ne pourront circuler à plus de 10 milles à l'heure sur les ponts sur un certain tronçon de 7 milles.

Les ponts seront inspectés tous les ans conformément à l'article 4 de la Loi sur les chemins de fer Goderich-Exeter. Les ponceaux seront inspectés tous les six mois par une personne qualifiée.

Le chemin de fer doit instaurer un programme préventif de maintenance pour les ponts.

Les arbres et buissons seront taillés pour maintenir la ligne de visibilité convenable.

## SCHEDULE

### A. Engineering

SOR/91-102 *Railway Works Filing of Affidavits Regulations*, Jan. 17, 1991

SOR/91-103 *Notice of Railway Works Regulations*, Jan. 17, 1991

SOR/91-104 *Mining Near Lines of Railways Regulations*, Jan. 17, 1991

E-2 *Railway Clearances Regulations*

E-4 *Railway-Highway Crossing at Grade Regulations*, as amended by CTC 1984-8 Rail, SOR/85-75, Jan. 15, 1985

E-6 *Highway Crossings Protective Devices Regulations*

E-10 *Pipe Crossings Under Railways (No. E-10) Regulations*, as amended by CTC 1981-8 Rail, SOR/81-793, Oct. 6, 1981 (Note: these regulations are jointly administered by the RSD and the NTA).

E-11 *Wire Crossings and Proximities Regulations*

E-13 *Railway Interlocking System Regulations*

E-14 *Railway Signal and Traffic Control System Regulations*

### B. Equipment:

O-10 *Railway Safety Appliance Standards Regulations*

O-11 *Heating and Power Boiler Regulations*, as amended by CTC 1985-7 Rail, SOR/85-467, May 22, 1985

O-12 *Locomotive Boilers Regulations*, as amended by CTC 1985-5 Rail, SOR/85-465, May 22, 1985

O-13 *Locomotive and Tenders Draw and Draft Gear Regulations*

O-14 *Locomotive Lights and Lamps Regulations*

O-15 *Loading of Open Top Cars Regulations*

O-16 *Locomotive and Tenders Regulations*

O-17 *Air Reservoirs Other Than on Motive Power Equipment Regulations*, as amended by CTC 1985-6 Rail, SOR/85-466, May 22, 1985

O-19 *Locomotive Wheels Regulations*

O-20 *Train Air Brake Regulations*

O-21 *Railway Motive Power Equipment Regulations*, as amended by CTC 1985-4 Rail, May 21, 1985 and by CTC 1986-1 Rail, SOR/86-512, May 8, 1986

## LISTE DES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES PERTINENTES

### A. Génie

DORS/91-102 *Règlement sur le dépôt de déclarations relatives aux installations ferroviaires*, 17 janvier 1991.

DORS/91-103 *Règlement sur l'avis de travaux ferroviaires*, 17 janvier 1991.

DORS/91-104 *Règlement sur les opérations minières près des voies ferrées*, 17 janvier 1991.

E-2 *Espaces libres des chemins de fer - Règlement.*

E-4 *Passages à niveau au croisement d'un chemin de fer et d'une voie publique - Règlement*, tel que modifié par CCT 1984-8 Rail, DORS/85-75, 15 janvier 1985.

E-6 *Appareils de protection aux passages à niveau - Règlement.*

E-10 *Passage de conduits sous les chemins de fer - Règlement*, tel que modifié par CCT 1981-8 Rail, DORS/81-793, 6 octobre 1981 (nota: ce règlement est administré conjointement par le RSD et l'ONT).

E-11 *Croisements de fils et leur proximité - Règlement.*

E-13 *Systèmes d'enclenchements de chemins de fer - Règlement.*

E-14 *Systèmes de commande de la circulation et des signaux de protection des chemins de fer - Règlement.*

### B. Matériel

O-10 *Normes applicables aux appareils de sécurité des chemins de fer - Règlement.*

O-11 *Chaudières de chauffage et de force motrice - Règlement*, tel que modifié par CCT 1985-7 Rail, DORS/85-467, 22 mai 1985.

O-12 *Chaudières de locomotive - Règlement*, tel que modifié par CCT 1985-5 Rail, DORS/85-465, 22 mai 1985.

O-13 *Appareils de traction ou d'attelage des locomotives et des tenders - Règlement.*

O-14 *Phares et lampes des locomotives - Règlement.*

O-15 *Chargement des wagons découverts - Règlement.*

O-16 *Locomotives et tenders - Règlement.*

O-17 *Réservoirs d'air autres que ceux du matériel de traction - Règlement*, tel que modifié par CCT 1985-6 Rail, DORS/85-466, 22 mai 1985.

O-19 *Roues de locomotives - Règlement.*

O-20 *Freins à air des trains - Règlement.*

O-21 *Matériel de traction des chemins de fer - Règlement*, tel que modifié par CCT 1985-4 Rail, 21 mai 1985, et par CCT 1986-1 Rail, DORS/86-512, 8 mai 1985.



O-23 *Railway Snow Plow Regulations*

O-25 *Railway Engine Bell and Whistle Regulations*

O-27 *Passenger Train Car Fire Extinguisher and Emergency Tools Regulations*

O-28 *Railway Prevention and Control of Fire Regulations*

O-31 *Liquefied Petroleum Gases Bulk Storage Regulations*, as amended by CTC 1981-6 Rail, SOR/81-143, Feb. 13, 1981 and CTC 1985-11 Rail, SOR/85-471, May 22, 1985

O-32 *Flammable Liquids Bulk Storage Regulations*, as amended by CTC 1981-5 Rail, SOR/81-143, Feb. 13, 1981, by CTC 1983-8 Rail, SOR/83-589, July 13, 1983 and by CTC 1985-12 Rail, SOR/85-472, May 22, 1985

O-33 *Anhydrous Ammonia Bulk Storage Regulations*, as amended by CTC 1985-9 Rail, SOR/85-469, May 22, 1985

O-34 *Railway Cars Gas Fuel Systems Regulations*

O-35 *Chlorine Tank Car Unloading Facilities Regulations*, as amended by CTC 1985-8 Rail, SOR/85-468, May 22, 1985

O-36 *Ammonium Nitrate Storage Facilities Regulations*, as amended by CTC 1985-10 Rail, SOR/85-470, May 22, 1985

CTC 1982-6-Rail *Railway Caboose Emergency Valve Regulations*, SOR/82-152, May 14, 1982

CTC 1982-9 Rail *Railway Safety Glazing Regulations*, SOR/82-1016 as amended by CTC 1983-4 Rail, SOR/83-445, May 13, 1983 and by 1987-5 Rail, SOR/82-1016, Apr. 9, 1987

CTC 1983-1 Rail *Railway Freight Car Roller Bearing Regulations*, SOR/83-183, Feb. 18, 1983, as amended by CTC Rail 1984-4, SOR/84-382, May 17, 1984

CTC 1983-2 Rail *Railway Hot Box Reporting Regulations*, SOR/83-169, Feb. 15, 1983, as amended by CTC 1986-5 Rail, SOR/83-169, May 8, 1986

CTC Orders R-37223 through R-37253 *Railway Freight Car Minimum Inspection and Safety Standards*, Sept. 26, 1984

CTC Order R-38352 *Railway Air Brake Minimum Inspection, Testing and Operating Standards*, July 23, 1985 (CN and CP only)

O-23 *Chasse-neige des chemins de fer - Règlement.*

O-25 *Sifflets et cloches de locomotives - Règlement.*

O-27 *Extincteurs d'incendie et outils de secours des trains de passagers - Règlement.*

O-28 *Prévention et contrôle des incendies par les chemins de fer - Règlement.*

O-31 *Emmagasinage en vrac des gaz de pétrole liquéfiés - Règlement*, tel que modifié par CCT 1981-6 Rail, DORS/81-143, 13 février 1981.

O-32 *Emmagasinage en vrac des liquides inflammables - Règlement*, tel que modifié par CCT 1981-5 Rail, DORS/81-143, 13 février 1981, par CCT 1983-8 Chemins de fer, DORS/83-589, 13 juillet 1983, et par CCT 1985-12 Rail, DORS/85-472, 22 mai 1985.

O-33 *Stockage de l'ammoniac anhydre - Règlement*, tel que modifié par CCT 1985-9 Rail, DORS/85-469, 22 mai 1985.

O-34 *Installations de gaz combustible de voitures de chemin de fer - Règlement.*

O-35 *Installations de déchargement des wagons-citernes à chlore - Règlement*, tel que modifié par CCT 1985-8 Rail, DORS/85-468, 22 mai 1985.

O-36 *Installations d'emmagasinage du nitrate d'ammonium - Règlement*, tel que modifié par CCT 1985-10 Rail, DORS/85-470, 22 mai 1985.

CCT 1982-6 Rail *Utilisation des robinets de freinage d'urgence dans les fourgons de queue - Règlement*, DORS/82-152, 14 mai 1982.

CCT 1982-9 Rail *Vitrage de sécurité des trains - Règlement*, DORS/82-1016, 16 novembre 1982, tel que modifié par CCT 1983-4 Rail, DORS/83-445, 13 mai 1983, et par CCT 1987-5 Rail, DORS/87-233, 9 avril 1987.

CCT 1983-1 Rail *Railway Freight Car Roller Bearing Regulations*, DORS/83-183, 18 février 1983, tel que modifié par CCT 1984-4, DORS/84-382, 17 mai 1984.

CCT 1983-2 Rail *Rapport concernant des boîtes chaudes - Règlement*, DORS/83-169, 15 février 1983, tel que modifié par CCT 1986-5 Rail, DORS/86-516, 8 mai 1986.

Ordonnances CCT R-37223 à R-37253, *Normes minimales concernant l'inspection et la sécurité des wagons de chemins de fer*, 26 septembre 1984.

Ordonnance CCT R-38352, *Normes minimales concernant l'inspection, l'essai et le fonctionnement des freins à air*, 23 juillet 1985 (CN et CP seulement).

## APPENDIX II

## ORGANIZATIONS AND WITNESSES

ORGANIZATIONS AND WITNESSES	Issue #	DATE
ANACOSTIA & PACIFIC COMPANY INC. Mr. Larry McCaffrey, Managing Director	7	1992-02-13
ANTIGONISH, TOWN OF Mr. Brian R. MacNeil, Town Clerk and Treasurer Mr. Robert Girroir, Councillor Kay Chisholm, Deputy Mayor Allan D. Cameron Jr., Councillor	8	1992-02-18
ATLANTIC PROVINCES TRANSPORTATION COMMISSION  Mr. Ramsay Armitage, General Manager Mr. Peter Vuillemot, Assistant General Manager	6	1992-02-11
ROBERT L. BANKS & ASSOCIATES INC. Mr. Charles H. Banks	7	1992-02-13
BROTHERHOOD OF MAINTENANCE OF WAY EMPLOYEES Mr. G.D. Housch, Vice President Mr. A. Hartlen, Nova Scotia Legislative Director Mr. David W. Brown, Assistant to Vice President	5	1992-02-06
CANADIAN BROTHERHOOD OF RAILWAY, TRANSPORT AND GENERAL WORKERS Mr. Kevin Collins	8	1992-02-18



ORGANIZATIONS AND WITNESSES	Issue #	DATE
CANDO CONTRACTING LTD Mr. Gordon Peters	7	1992-02-13
CAPE BRETON DEVELOPMENT CORPORATION Mr. Ernest Boutilier, President and Chief Executive Officer	6	1992-02-11
CENTRAL WESTERN RAILWAY Mr. Tom Payne, President	7	1992-02-13
CN RAIL Mr. Marv Blackwell, Vice President, Atlantic Region Mrs. Mary E. Taylor, Regional Manager, Sales and Services Mr. A.J. Bergeron, Director, Economics and Financial Planning Mr. Dave McIntyre, Regional Manager, Public Affairs Mr. Serge A. Cantin, Q.C., General Solicitor	5, 9	1992-02-06, 1992-02-27
MR. PAUL S. DEMPSEY On behalf of the Brotherhood of Maintenance of Way Employees	7	1992-02-13
ENTERPRISE CAPE BRETON CORPORATION Mr. Tim Gilfoy, Manager, Port Hawkesbury Office Mr. Patrick J. Bates, Vice President, Commercial Relations, Atlantic Canada Opportunity Agency	5	1992-02-06
MR. JOHN HEADS Transport Institute University of Manitoba	7	1992-02-13

---

**ORGANIZATIONS AND WITNESSES****Issue #****DATE**

---

**HURON TRANSPORTATION GROUP INC.****7****1992-02-13**

Mr. John Marino, Chairman

**INDUSTRIAL CAPE BRETON BOARD OF TRADE  
TASK FORCE****6****1992-02-11**Mr. John Morrison, Chairman, CN Rail Task  
Force

Mr. George Wheeliker, Chairman

Sydney Harbour Ports Regional Development  
Board**INTERSTATE COMMERCE COMMISSION****7****1992-02-13**Mr. Joseph H. Dettmar, Deputy Director, Rail  
Section**LIBERAL CAUCUS OF NOVA SCOTIA****5****1992-02-06**Mr. Edward Lorraine, MLA, (Colchester North)  
Transportation and Communication Critic

Mr. Paul Shields, Policy and Research

**NATIONAL AUTOMOBILE, AEROSPACE AND  
AGRICULTURAL IMPLEMENT WORKERS UNION  
OF CANADA (CAW-CANADA)****5****1992-02-06**

Mr. S.A. Horodyski, National Representative

Mr. Tom Wood, Rail Division

President, Local 100 (CNR) (VIA)

Mr. John Merritt, Rail Division - System

Health &amp; Safety Legislative Co-ordinator

Local 100 (CNR) (VIA)

Mr. Stephen Jurgina, Local Chairman, Lodge 324



ORGANIZATIONS AND WITNESSES	Issue #	DATE
NATIONAL TRANSPORTATION AGENCY Mr. Mike Parry, Director General, Transportation Subsidies Branch Mr. Neil G. Thurston, Director, Rail Rationalisation Directorate	5	1992-02-06
NDP CAUCUS OF NOVA SCOTIA Mr. Robert Chisholm, MLA, (Halifax Atlantic)	5	1992-02-06
NOVA SCOTIA GOVERNMENT The Honourable Ken Streatch Minister of Transportation and Communications Mr. D.J. MacDougall, Director, Transportaiton Policy Department of Transportation and Communications	5, 11	1992-02-06, 1992-04-14
PEAT MARWICK STEVENSON & KELLOGG Mr. D.A. McKnight, Co-Author of the Project Report, "A Review of the Future Operation of the Truro to Sydney Rail Line".	11	1992-04-14
PORT HAWKESBURY, TOWN OF His Worship Almon J. Chisholm, Mayor Steve MacDougall, Deputy Mayor	8	1992-02-18
RAILTEX Mr. Bruce Flohr, President	7	1992-02-13
SAVE THE VIA RAIL COMMITTEE Deputy Warden J. Wesley Stubbett, Cape Breton County and Co-Chairman of the Committee His Worship Mayor Manning MacDonald, Mayor, Sydney, Nova Scotia and Co-Chairman of the Committee	8	1992-02-18

---

**ORGANIZATIONS AND WITNESSES****Issue #****DATE**

---

**SCOTIA MCLEOD INC.****5****1992-02-06**

Mr. Claude Michaud, Vice President and Director

**STORA FOREST INDUSTRIES LIMITED****6****1992-02-11**Mr. Thomas R. Hall, President and General  
ManagerMr. Jack MacDonnell, Manager, Internal Sales  
and Distribution**SYDNEY STEEL CORPORATION****6****1992-02-11**Mr. Jack (J.D.) Coffin, Director of Commercial  
Services**TRANSPORT CANADA****5****1992-02-06**Ms. Moya Greene, Assistant Deputy Minister,  
Policy and Coordination  
Mr. Ralph D. Jones, Chief, Programs and Special  
Projects Rail Freight Programs  
Mr. Michel Caron, Program Officer, Programs  
and Special Projects**UNION OF NOVA SCOTIA MUNICIPALITIES****8****1992-02-18**

Mr. Charlie Palmer, Spokesperson

**UNITED TRANSPORT UNION****5****1992-02-06**Mr. Ron Bennett, National Legislative Director  
Mr. Donald C. Slaunwhite, Provincial Chairman  
Legislative Board, Nova Scotia  
Mr. Archie J. MacRae, Legislative Representative



**APPENDIX III****SUBMISSIONS AND DOCUMENTS**

---

American Short Line Railroad Association  
Anacostia & Pacific Company Inc.  
Antigonish, Town of  
Atlantic Canada Opportunities Agency  
Atlantic Provinces Transportation Commission

R.L. Banks and Associates Inc.  
Brotherhood of Maintenance of Way Employees (BMWE UNION)

Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers  
Cando Contracting Ltd.  
Cape Breton Development Corporation  
Central Western Railway Corporation  
Robert Chisholm, MLA (Halifax Atlantic)  
CN Rail  
Concerned property owners along the line  
CP Rail

Paul S. Dempsey

Eastern Nova Scotia, and Cape Breton Rail Committee  
Enterprise Cape Breton Corporation

Hawkesbury, Town of  
Heads, Dr. John Heads, Transport Institute, University of Manitoba  
Huron Transportation Group Inc.

Industrial Cape Breton Board of Trade Task Force  
Interstate Commerce Commission

Edward Lorraine, M.L.A., Colchester North

Maritime Steel and Foundries Limited  
Mayors and Wardens of Nova Scotia, Cape Breton Joint Expenditure Board

Michelin Tires (Canada) Ltd.

National Automobile, Aerospace and Agriculture Implement Workers Union of Canada  
(CAW-Canada)  
National Transportation Agency

New Democratic Party of Nova Scotia  
New Glasgow, Town of  
Nova Scotia Government

Railtex Service Company Inc.  
Ross, Barrett & Scott, (Eric A. Zscheile)

Save the Via Rail Committee  
Scott Paper Company  
Stora Forest Industries Limited  
Sydney Steel Corporation

Transport 2000, Atlantic  
Transport Canada

Union of Nova Scotia Municipalities  
United Mine Workers of America  
United Transportation Union

Westville, Town of

---

David Johansen, Library of Parliament, Research Branch, Law and Government Division  
- *Authority for CN to sell or abandon the Truro-Sydney Railway Line under the National Transportation Act, 1987*

- *Historical overview prompted by the decision of CN to sell the railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia*

Rand H. Matheson  
- *Proposed sale by CN of the former Intercolonial railway line between Truro, Nova Scotia and Sydney, Nova Scotia*

W. MacDonald Price  
- *The Condition of the Canadian National Railway Lines between Truro and Sydney, Nova Scotia*

Peat Marwick Stevenson & Kellogg  
- *A review of the Future Operation of the Truro to Sydney Rail Line*

Transport Institute, University of Manitoba, Winnipeg, Manitoba  
- *Short Line Railways: Experience in the United States and Canada*, by Arthur G. Wilson, John Heads and Denver Tolliver



## ANNEXE II

## ORGANISMES ET TÉMOINS

ORGANISMES ET TÉMOINS	N° Fasc.	DATE
<i>ANACOSTIA &amp; PACIFIC COMPANY INC.</i> M. Larry McCaffrey, Directeur	7	1992-02-13
<i>ANTIGONISH, VILLE D'</i> M. Brian R. MacNeil, Greffier et trésorier M. Robert Girroir, Conseiller Kay Chisholm, adjoint au maire Allan D. Cameron, Conseiller	8	1992-02-18
<i>ATLANTIC PROVINCES TRANSPORTATION COMMISSION</i> M. Ramsay Armitage, Directeur-général M. Peter Vuillemot, Directeur-général adjoint	6	1992-02-11
<i>ROBERT L. BANKS &amp; ASSOCIATES INC.</i> M. Charles H. Banks	7	1992-02-13
<i>CANDO CONTRACTING LTD.</i> M. Gordon Peters	7	1992-02-13
<i>CAUCUS DU NPD DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE</i> M. Robert Chisholm, député, ( <i>Halifax Atlantic</i> )	5	1992-02-06
<i>CAUCUS LIBÉRAL DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE</i> M. Edward Lorraine, député, ( <i>Colchester North</i> ) Critique des transports et des communications M. Paul Shields, Politiques et recherches	5	1992-02-06

ORGANISMES ET TÉMOINS	N° Fasc.	DATE
<i>CENTRAL WESTERN RAILWAY</i> M. Tom Payne, Président	7	1992-02-13
CN RAIL M. Marv Blackwell, Vice-président, Région de l'Atlantique Mme Mary E. Taylor, Directrice régionale, Ventes et services M. A.J. Bergeron, Directeur, Études économiques et planification financière M. Dave McIntyre, Directeur régional, Affaires publiques M. Serge A. Cantin, c.r., Solliciteur général	5, 9	1992-02-06, 1992-02-27
M. PAUL S. DEMPSEY Au nom de la Fraternité des préposés à l'entretien des voies	7	1992-02-13
FRATERNITÉ CANADIENNE DES CHEMINOTS, EMPLOYÉS DES TRANSPORTS ET AUTRES OUVRIERS M. Kevin Collins	8	1992-02-18
FRATERNITÉ DES PRÉPOSÉS À L'ENTRETIEN DES VOIES M. G.D. Housch, Vice-président M. A. Hartlen, Directeur législatif de la Nouvelle-Écosse M. D. Brown, Conseiller juridique	5	1992-02-06
M. JOHN HEADS Institut des transports, Université du Manitoba	7	1992-02-13



ORGANISMES ET TÉMOINS	N° Fasc.	DATE
<i>HURON TRANSPORTATION GROUP INC.</i> M. John Marino, Président	7	1992-02-13
<i>INDUSTRIAL CAPE BRETON BOARD OF TRADE TASK FORCE</i> M. John Morrison, Président, <i>CN Rail Task Force</i> M. George Wheeliker, Président, <i>Sydney Harbour Ports Regional Development Board</i>	6	1992-02-11
<i>INTERSTATE COMMERCE COMMISSION</i> Joseph H. Dettmar, Directeur associé, Section des chemins de fer	7	1992-02-13
NOUVELLE-ÉCOSSE, GOUVERNEMENT L'honorable Ken Streach Ministre des transports et, des communications M. D.J. MacDougall, Directeur, Politiques des transports, Département des transports et des communications	5, 11	1992-02-06, 1992-04-14
OFFICE NATIONAL DES TRANSPORTS DU CANADA M. Mike Parry, Directeur général, Direction générale des subventions au transport M. Neil G. Thurston, Directeur, Direction de la nationalisation ferroviaire	5	1992-02-06
<i>PEAT MARWICK STEVENSON &amp; KELLOGG</i> M. D.A. McKnight, Collaboration au rapport du projet «Étude des opérations futures de la voie ferroviaire entre Truro et Sydney »	11	1992-04-14

ORGANISMES ET TÉMOINS	N° Fasc.	DATE
PORT HAWKESBURY, VILLE DE Son honneur le maire Almon J. Chisholm Steve MacDougall, Adjoint au maire	8	1992-02-18
<i>RAILTEX</i> M. Bruce Flohr, Président	7	1992-02-13
<i>SAVE THE VIA RAIL COMMITTEE</i> Préfet adjoint J. Wesley Stubbart, Compté du Cap Breton et Co-président du comité  Son honneur le maire Manning MacDonald, Maire de Sydney en Nouvelle-Écosse et Co- président du comité	8	1992-02-18
SCOTIA MCLEOD INC. M. Claude Michaud, Vice président et directeur	5	1992-02-06
SOCIÉTÉ D'EXPANSION DU CAP-BRETON M. Tim Gilfoy, Gestionnaire, Bureau de Port Hawkesbury M. Patrick J. Bates, Vice-président, Relations commerciales, Agence de promotion économique du Canada atlantique	5	1992-02-06
SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT DU CAP-BRETON M. Ernest Boutilier, Président et directeur- général	6	1992-02-11
<i>STORA FOREST INDUSTRIES LIMITED</i> M. Thomas R. Hall, Président et directeur- général M. Jack MacDonnell, Administrateur, Vente et distribution	6	1992-02-11



ORGANISMES ET TÉMOINS	N° Fasc.	DATE
<i>SYDNEY STEEL CORPORATION</i> M. Jack (J.D.) Coffin, Directeur, relations commerciales	6	1992-02-11
SYNDICAT NATIONAL DES TRAVAILLEURS ET TRAVAILLEUSES DE L'AUTOMOBILE, DE L'AÉROSPATIALE ET DE L'OUTILLAGE AGRICOLE DU CANADA (TCA-CANADA) M. S.A. Horodyski, Délégué national M. Tom Wood, Division des chemins de fer, Président, Section local 100 (CNR) (VIA) M. John Merritt, Division des chemins de fer - système, Coordinateur législatif sur la santé et le bien-être, Section local 100 (CNR) (VIA) M. Stephen Jurgina, Président local, Local 324	5	1992-02-06
TRANSPORT CANADA M <sup>me</sup> Moya Greene, Sous-ministre adjoint, Politiques et coordination M. Ralph D. Jones, Chef - Programmes et projets spéciaux, Programmes de transports ferroviaires des marchandises M. Michel Caron, Agent de programme, Programmes et projets spéciaux	5	1992-02-06
TRAVAILLEURS UNIS DES TRANSPORTS M. Ron Bennett, Directeur législatif national M. Donald C. Slaunwhite, Président provincial, Conseil législatif de la Nouvelle-Écosse M. Archie J. MacRae, Représentant législatif	5	1992-02-06
UNION DES MUNICIPALITÉS DE LA NOUVELLE- ÉCOSSE M. Charlie Palmer, Porte-parole	8	1992-02-18

## ANNEXE III

## SOUMISSIONS ET DOCUMENTS

---

Agence de promotion économique du Canada atlantique

*American Short Line Railroad Association*

*Anacostia & Pacific Company inc.*

Antigonish, Ville

*Atlantic Provinces Transportation Commission*

*R.L. Banks and Associates Inc.*

*Cando Contracting Ltd.*

*Cape Breton Development Corporation*

*Central Western Railway Corporation*

Chisholm, Robert Chisholm, député (Halifax Atlantic)

CN Rail

Comité des chemins de fer de l'est de la Nouvelle-Écosse et du Cap-Breton

Comité mixte des maires et des gouverneurs chargé des dépenses pour la Nouvelle-Écosse et du Cap-Breton

CP Rail

Dempsey, Paul S. Dempsey

Enterprise Cape Breton Corporation

Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers

Fraternité des préposés à l'entretien des voies (FPEV)

Hawkesbury, Town of

Heads, Professeur John Heads, *Transport Institut*, Université du Manitoba

*Huron Transportation Group Inc.*

*Industrial Cape Breton Board of Trade Task Force*

*Interstate Commerce Commission*

Lorraine, Edward Lorraine, député, Colchester North

*Maritime Steel and Foundries Limited*

*Michelin Tires (Canada) Ltd.*

New Glasgow, Ville

Nouveau Parti Démocratique de la Nouvelle-Écosse

Nouvelle-Écosse, gouvernement

Office national des transports du Canada



Propriétaires de terrain inquiets au long de la ligne de chemin de fer

*Railtex Service Company Inc.*

Ross, Barrett & Scott, (Eric A. Zscheile)

*Scott Paper Company*

*Stora Forest Industries Limited*

Sydney Steel Corporation

Syndicat national des travailleurs et travailleuses de l'automobile, de l'aérospatiale et de l'outillage agricole du Canada (TCA-Canada)

Transport 2000, Atlantic

Transports Canada

Travailleurs unis des transports

*Union of Nova Scotia Municipalities*

*United Mine Workers of America*

Westville, Ville

---

David Johansen, Bibliothèque du Parlement, Service de recherche, Division du droit et du gouvernement

- Perspective historique incité par la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney (Nouvelle-Écosse);
- *Légalité de la décision du CN de vendre le tronçon ferroviaire TRuro-Sydney (Nouvelle-Écosse), étude rétrospective*

Rand H. Matheson

- Rapport sur la vente proposée par le CN de l'ancien chemin de fer inter-colonial entre *Truro et Sydney (Nouvelle-Écosse)*

W. MacDonald Price

- *État des lignes de chemin de fer du Canadien National entre Truro et Sydney, Nouvelle-Écosse*

Peat Marwick Stevenson & Kellogg

- *A review of the Future Operation of the Truro to Sydney Rail Line*

*Transport Institute*, université du Manitoba, Winnipeg, Manitoba

- *Short Line Railways: Experience in the United States and Canada*, par Arthur G. Wilson, John Heads et Denver Tolliver





*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canada Communication Group — Publishing  
Ottawa, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Groupe Communication Canada — Édition  
Ottawa, Canada K1A 0S9



CA1  
Y219  
-T93



Third Session  
Thirty-fourth Parliament, 1991-92-93

Troisième session de la  
trente-quatrième législature, 1991-1992-1993

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Chairman:*  
The Honourable DONALD H. OLIVER, Q.C.

*Président:*  
L'honorable DONALD H. OLIVER, C.R.

Wednesday, September 16, 1992  
Tuesday, March 30, 1993

Le mercredi 16 septembre 1992  
Le mardi 30 mars 1993

Issue No. 29

Fascicule n° 29

**First Proceedings on:**  
Examination of Bill C-88,  
An Act to amend the Copyright Act

**Premier fascicule concernant:**  
L'Étude du Projet de loi C-88, Loi modifiant  
la Loi sur le droit d'auteur

WITNESSES:  
(See back cover)

TÉMOINS:  
(Voir à l'endos)



## THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Donald H. Oliver, Q.C., *Chairman*

The Honourable B. Alasdair Graham, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams,	* Murray
Atkins,	(or Lynch-Staunton),
Buchanan,	Perrault,
Eyton,	Petten,
Forrestall,	Spivak,
* Frith (or Molgat),	Stollery.
MacDonald (Halifax),	

\* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

*Change in Membership of the Committee:*

Pursuant to Rule 86(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Stollery substituted for that of the Honourable Senator Gigantès (October 7, 1992)

The name of the Honourable Senator Atkins substituted for that of the Honourable Senator Sylvain (November 30, 1992)

## LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable Donald H. Oliver, C.R.

*Vice-président:* L'honorable B. Alasdair Graham

et

Les honorables sénateurs:

Adams,	* Murray
Atkins,	(ou Lynch-Staunton),
Buchanan,	Perrault,
Eyton,	Petten,
Forrestall,	Spivak,
* Frith (ou Molgat),	Stollery.
MacDonald (Halifax),	

\* *Membres d'office*

(Quorum 4)

*Modifications de la composition du comité :*

Conformément à l'article 86(4) du Règlement, la liste des membres du Comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Stollery est substitué à celui de l'honorable sénateur Gigantès (le 7 octobre 1992)

Le nom de l'honorable sénateur Atkins est substitué à celui de l'honorable sénateur Sylvain (le 30 novembre 1992)

## ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Minutes of the Proceedings of the Senate* of Wednesday, March 25, 1993:

Resuming the debate on the motion of the Honourable Senator Chaput–Rolland, seconded by the Honourable Senator Beaudoin, for the second reading of Bill C–88, An Act to amend the Copyright Act.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Lynch–Staunton moved, seconded by the Honourable Senator Doyle, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was adopted.

## ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Procès-verbaux du Sénat*, le mercredi 25 mars 1993:

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Chaput–Rolland, appuyée par l'honorable sénateur Beaudoin, tendant à la deuxième lecture du projet de loi C–88, Loi modifiant la Loi sur le droit d'auteur.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Lynch–Staunton propose, appuyé par l'honorable sénateur Doyle, que le projet de loi soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

*Le greffier du Sénat*  
Gordon L. Barnhart  
*Clerk of the Senate*



## MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, September 16, 1992  
(29)

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, met *in camera* this day in room 602 Centre Block, at 12:40 p.m., the Chairman, the Honourable Donald H. Oliver, Q.C., presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Adams, Forrestall, Graham, Oliver and Petten (5).

*In attendance:* Susan Alter and René Lemieux from the Research Branch of the Library of Parliament and Mr. Bruce Carson.

The Committee considered its business.

The Honourable Senator Graham moved, — THAT the Committee have 250 additional copies of its Proceedings, Issue number 5 to 9 and 11 to 22 printed.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Petten moved, — THAT the following supplementary budget application for legislation be concurred in and that the Chairman submit the same to the Standing Senate Committee on Internal Economy, Budgets and Administration.

Summary of expenditures

Professional and Other Services	<u>\$8,000</u>
Total	\$8,000

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

At 12:55 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Tuesday, March 30, 1993

(30)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, met this day in Room 356-S Centre Block, at 9:05 a.m., the Chairman, the Honourable Senator Donald H. Oliver, Q.C., presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Atkins, Forrestall, Frith, Graham, MacDonald (*Halifax*), Molgat, Oliver, Petten and Spivak (9).

*In attendance:* From the Research Branch of the Library of Parliament Mrs. Monique Hébert and Mr. David Johansen.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

## PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mercredi 16 septembre 1992  
(29)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit à huis clos aujourd'hui à 12 h 40, dans la salle 602 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de l'honorable sénateur Donald H. Oliver, C.R. (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Forrestall, Graham, Oliver et Petten (5)

*Présents:* Susan Alter et René Lemieux, du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement, et M. Bruce Carson.

Le Comité examine ses travaux.

L'honorable sénateur Graham propose, — QUE le comité fasse imprimer 250 exemplaires supplémentaires des fascicules 5 à 9 et 11 à 22 de ses Procès-verbaux.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Petten propose, — QUE la demande de budget supplémentaire suivante, pour l'étude de mesures législatives, soit adoptée et que le président soumette ladite demande au Comité sénatorial permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration.

Sommaire des dépenses

Services professionnels et autres	<u>8 000 \$.</u>
Total des dépenses	8 000 \$.

Après discussion,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

À 12 h 55, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le mardi 30 mars 1993

(30)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 05, dans la salle 356-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable sénateur Donald H. Oliver, C.R. (président).

*Membres du comité présents:* Les honorables sénateurs Atkins, Forrestall, Frith, Graham, MacDonald (*Halifax*), Molgat, Oliver, Petten et Spivak (9)

*Présents:* Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement, Mme Monique Hébert et M. David Johansen.

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

[Text]

WITNESSES:

*From the Department of Communications:*

Adam Knelman Ostry, Director General, Cultural Industries Policy;

Danielle Bouvet, Director, Economic and Copyright Policy;

Nicole Cloutier, Q.C., Senior Counsel, Legal Services.

*From the Society of Composers, Authors and Music Publishers of Canada:*

Mr. Michael Rock, General Manager;

Mr. Paul Spurgeon, Legal Counsel;

Mr. François Cousineau

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, March 25, 1993, the Committee began its examination of Bill C-88, An Act to amend the Copyright Act.

The Chairman made an opening statement.

Mr. Adam Knelman Ostry made a statement and with the assistance of Mrs. Bouvet and Cloutier answered questions.

At 9:30 a.m., Mr. Michael Rock and Mr. François Cousineau made opening statements and along with Mr. Spurgeon answered questions.

At 10:00 a.m., the Committee continued its deliberations *in camera*.

The Committee considered its future business.

*It was agreed, —* That the Chairman be authorized, on behalf of the Committee, to move a motion in the Senate so that the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and report upon the report of the National Transportation Act Review Commission, entitled Competition in Transportation, Policy and Legislation in Review, tabled in the Senate on March 23, 1993 (Sessional Paper No. 343-912), and other matters relating to transportation; and

That the Committee present its Report no later than September 30, 1993.

At 10:35 a.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

[Traduction]

TÉMOINS:

*Du ministère des Communications:*

M. Adam Knelman Ostry, directeur général, Politique des industries culturelles;

Mme Danielle Bouvet, directrice, Politique économique et droit d'auteur;

Mme Nicole Cloutier, C.R., avocat-conseil, Services juridiques;

*De la Société canadienne des auteurs, compositeurs et éditeurs de musique:*

M. Michael Rock, directeur général;

M. Paul Spurgeon, conseiller juridique;

M. François Cousineau

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 25 mars 1993, le comité entame l'étude du projet de loi C-88, Loi modifiant la Loi sur le droit d'auteur.

Le président fait une déclaration liminaire.

M. Adam Knelman Ostry fait une déclaration, puis répond aux questions avec l'aide de Mmes Bouvet et Cloutier.

À 9 h 30, M. Michael Rock et M. François Cousineau font des déclarations liminaires, puis répondent aux questions avec M. Spurgeon.

À 10 heures, le comité poursuit ses travaux à huis clos.

Le Comité examine ses futurs travaux.

*Il est convenu, —* Que le président soit autorisé par le comité à présenter une motion au Sénat portant que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à examiner le rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, intitulé La concurrence dans les transports — regard sur la politique et la législation, déposé — au Sénat le 23 mars 1993 (Document parlementaire n° 343-912) et d'autres questions relatives aux transports, et à en faire rapport; et

Que le comité présente son rapport au plus tard le 30 septembre 1993.

À 10 h 35, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

*Le greffier du Comité*

Denis Robert

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, March 30, 1993

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9 a.m. to consider Bill C-88, and Act to amend the Copyright Act.

**Senator Donald H. Oliver, (Chairman)** in the Chair.

**The Chairman:** I would like to call the session of the Senate Standing Committee On Transport and Communications to order.

I extend a very warm welcome to everyone here this morning. The first item of business for us is our first consideration of Bill C-88, an Act to amend the Copyright Act.

Our first witnesses are officials of the Department of Communications, followed by officials from the Society of Composers, Authors and Music Publishers of Canada.

I would like to call the officials from the Department of Communications. Mr. Ostry, would you introduce the rest of your group and make your opening remarks.

**Mr. Adam Ostry, Director General, Department of Communications, Cultural Industries Policy:** I would like to introduce Madam Danielle Bouvet, the Director of Copyright Policy in the department and Madam Nicole Cloutier, the legal counsel responsible for the file.

I would like to, in as short a period as possible, give you a brief explanation of what this bill is about. It is a technical bill, but it does one fundamental thing. It modernizes a critical definition, thus allowing for creators of cultural works, particularly musical works, to be paid for the use of those works.

In 1988, the Government of Canada signed the Free Trade Agreement with the United States, and under the terms of that Act, introduced the retransmission regime for distant signals. In so doing it allowed for payment of certain rights to certain right holders when those works were being retransmitted via the cable system. The problem has arisen that the definition of a musical work was not amended at that time. The current definition under the Act is restricted to sheet music, and clearly that definition is outdated, since a physical piece of paper cannot be transmitted or performed in public.

## TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 30 mars 1993

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 heures pour examiner le projet de loi C-88, Loi modifiant la Loi sur le droit d'auteur.

**Le sénateur Donald H. Oliver (président)** occupe le fauteuil.

**Le président:** La séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications est maintenant ouverte.

Je souhaite la plus cordiale des bienvenues à toutes les personnes présentes. Premier point à l'ordre du jour: le projet de loi C-88, Loi modifiant la Loi sur le droit d'auteur, que nous étudions pour la première fois.

Nous entendrons d'abord des témoins du ministère des Communications, ensuite les représentants de la Société canadienne des auteurs, compositeurs et éditeurs de musique.

Je cède d'abord la parole aux fonctionnaires du ministère des Communications. Monsieur Ostry, auriez-vous l'obligeance de nous présenter vos collègues et de faire votre déclaration préliminaire.

**M. Adam Ostry, directeur général, Politiques des industries culturelles, ministère des Communications:** Permettez-moi de vous présenter Mme Danielle Bouvet, directrice, Politiques économiques et droit d'auteur au ministère, et Mme Nicole Cloutier, conseillère juridique responsable du dossier.

Je vais essayer de vous donner le plus rapidement possible une brève explication du contenu du projet de loi. Il s'agit en fait d'un projet de loi de forme, mais qui vise un objectif fondamental, à savoir: actualiser une définition très importante permettant aux créateurs d'oeuvres culturelles, particulièrement d'oeuvres musicales, d'être rémunérés pour l'utilisation de leurs oeuvres.

En 1988, le gouvernement du Canada a signé l'Accord de libre-échange avec les États-Unis aux termes duquel on a adopté le système de retransmission des signaux à distance. Ce faisant, l'Accord prévoyait le versement de certains droits à certains titulaires dont les oeuvres étaient retransmises par le réseau de télédistribution. Or, le problème de la définition d'une oeuvre musicale, qui était toujours la même, s'est posé. En vertu de la loi actuelle, la définition d'une oeuvre musicale ne porte que sur la musique en feuille; il ne fait donc aucun doute que cette définition est désuète, car il est impossible de transmettre une feuille de musique en tant que telle ou d'exécuter la «feuille» en public.



[Text]

In order to address this issue, the bill before you today does four things: It modernizes the definition of musical work, rendering it technologically neutral; it modernizes the associated definition of performance, so that it is clear that a public performance of a musical work can be transmitted by any means; it distinguishes between two rights, the first being the right to communicate a musical work to the public by telecommunications, and the second being the right to perform that musical work in public.

It makes this distinction to ensure that only those doing the communicating, pay for that right and those who allow for the performing in public of the work, pay for that right.

Finally, the bill clarifies the definition of network, so that all the players that are communicating a musical work to the public bear an equitable financial burden for doing so.

That essentially is what the bill does. We are here to answer any questions you might have.

**The Chairman:** Senator Frith.

**Senator Frith:** The situation that exists at the present time, unchanged by this bill, has gone on for quite a long time. On the basis of your explanation, from the time that performances of these copyright works were transmitted through wires, rather than through the air, payments have been lost to the performing rights. Would that be a fair way to put it?

**Mr. Ostry:** Yes, sir.

**Senator Frith:** And so the central wrong to be righted by the legislation is the fact that technology outstripped legal rights and the technology of communicating these performances by cable, through wires instead of on the air, just took off and left the legal rights on the Tarmac. Payments just were not made simply because this communication by cable was never contemplated by the drafters of the legislation. Is that a fair way to put it?

**Mr. Ostry:** That is correct. The original definition dates from 1924, and clearly Hertzian waves were just being harnessed. The problem is that you cannot take a physical piece of paper, roll it up and shift it down a wire. It is not possible.

**Senator Frith:** A lot like the flowers. I remember I had a friend when I was a youngster who could never understand how you could send flowers by wire and kept looking at the wires as they went by to see if any flowers were going through. Anyway, that technological ability to transmit sheet music just does not exist, you can not send it through wires.

[Traduction]

Afin de redresser la situation, le législateur a déposé le projet de loi que vous devez examiner aujourd'hui. Il vise à actualiser la définition d'une oeuvre musicale, afin de lui donner une acception neutre sur le plan technologique; à moderniser la définition connexe du terme «représentation» afin de préciser clairement que l'exécution en public d'une oeuvre musicale peut être transmise par quelque moyen que ce soit; on vise également à établir une distinction entre deux droits, le premier étant le droit de communiquer une oeuvre musicale au public par télécommunication, le second, le droit d'exécuter cette oeuvre musicale en public.

Le projet de loi établit cette distinction afin de faire en sorte que seules les personnes assurant la communication de l'oeuvre musicale paient les droits afférents, et que seules les personnes qui permettent que l'oeuvre soit exécutée en public paient elles aussi les droits pertinents.

Enfin, le projet de loi vient clarifier la définition du terme «réseau», afin que tous ceux qui sont responsables de la communication d'une oeuvre musicale au public assument la part équitable des obligations financières qui leur incombent.

Voilà en gros ce que le projet de loi propose. Nous attendons maintenant vos questions.

**Le président:** Sénateur Frith.

**Le sénateur Frith:** La situation que l'on connaît actuellement, et que ne modifie pas le projet de loi, existe depuis très longtemps. D'après ce que vous avez dit, depuis que des représentations de ces oeuvres assujetties à des droits d'auteur sont retransmises par câble, plutôt que par les ondes, les personnes pouvant toucher des droits d'exécution ont perdu de l'argent. Est-ce exact?

**M. Ostry:** Oui, sénateur.

**Le sénateur Frith:** Donc, la plus grave lacune que le projet de loi vise à combler, c'est le fait que la technologie a distancé la loi et que, justement, la technologie qui permet de retransmettre ces représentations par câble, et non plus par les ondes, a pris de l'expansion et laissé la loi en plan. On ne paie tout simplement pas les droits d'auteur parce que les rédacteurs de la loi n'ont pas prévu que l'on pourrait transmettre les oeuvres musicales par câble. Est-ce exact encore là?

**M. Ostry:** C'est juste. La définition première date de 1924, époque à laquelle on commençait tout juste à assurer la transmission par ondes hertziennes. Le problème, c'est qu'on ne peut pas prendre une feuille de musique, la rouler et la transmettre par câble. Ce n'est pas possible.

**Le sénateur Frith:** C'est comme les fleurs. Je me rappelle avoir eu un ami, lorsque j'étais jeune, qui n'arrivait pas à comprendre comment on pouvait envoyer des fleurs par câble; il regardait constamment les câbles pour voir s'il n'y verrait pas des fleurs. De toute façon, sur le plan technologique, il est impossible de transmettre des feuilles de musique par câble.

[Text]

Can you give us a rough date, so we can complete our historical perspective on the anachronism here, would cable have begun to flourish?

**Mr. Ostry:** In Toronto, I believe, it first began in the very late fifties, early sixties, with community television stations. The first cable networks or arrangements became widespread by the late sixties, early seventies. We were a good decade ahead of the United States in that area.

**Senator Frith:** Even putting it at its best, say the beginning of the seventies; from 1924 to 1970 these performing rights were paid because essentially of Hertzian wave transmission of these rights. Then from the seventies, a period of 23 years, these performances have taken place without compensation as they have been transmitted on cable.

**Mr. Ostry:** That is correct.

**Senator Frith:** Is that what this bill wants to correct?

**Mr. Ostry:** That is correct.

**Senator Frith:** It would not be retroactive. There is no way we can catch up all that money lost.

**Mr. Ostry:** No.

**Senator Frith:** We can right the wrong at least for the future. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I would like to follow up on the Senator Frith's question about retroactivity. Since it is not retroactive, there are a number of artists who have been suffering and have not been paid any royalties for what they have been doing. Are there any ongoing court cases to rectify that? If so, what can you tell us about that?

**Mr. Ostry:** Yes. There are two court cases, one involving CTV and the other involving SOCAN. In one case, leave has been sought to appeal to the Supreme Court of Canada. This bill does not affect the outcome of those court cases.

**The Chairman:** Will the court case affect the outcome of this bill?

**Mr. Ostry:** No. It is *sub judice*. We are not going to affect it one way or the other and the court case will not affect this bill one way or the other. The court cases are based on the existing, antiquated definitions currently contained in the Act. We are simply going to modernize and clarify them so there will be no need for future court cases on these issues.

**The Chairman:** Senator Graham.

[Traduction]

Histoire de compléter nos connaissances historiques au sujet de cet anachronisme, pouvez-vous nous dire approximativement à quelle époque on a commencé la transmission par câble?

**M. Ostry:** À Toronto, je crois que cela a commencé à la toute fin des années cinquante, début des années soixante, avec les stations de télévision communautaire. C'est à la fin des années soixante, au début des années soixante-dix, que les premiers réseaux ou les premières structures de télédistribution ont connu un grand essor. Nous avons une bonne décennie d'avance sur les États-Unis dans ce domaine.

**Le sénateur Frith:** En mettant les choses au mieux, disons au début des années soixante-dix, de 1924 à 1970, on a payé des droits d'exécution essentiellement parce que les oeuvres étaient transmises par ondes hertziennes. Ensuite, à partir des années soixante-dix, soit depuis 23 ans, aucun droit n'a été versé parce que les oeuvres sont transmises par câble.

**M. Ostry:** C'est exact.

**Le sénateur Frith:** Est-ce précisément ce que veut corriger le projet de loi?

**M. Ostry:** Tout à fait.

**Le sénateur Frith:** Les droits ne seraient pas rétroactifs, il est impossible de récupérer tout l'argent perdu.

**M. Ostry:** Non.

**Le sénateur Frith:** Mais on peut rectifier les choses pour l'avenir. Merci, monsieur le président.

**Le président:** J'aimerais ajouter à la question du sénateur Frith au sujet de la rétroactivité. Puisque le projet de loi n'a pas de valeur rétroactive, de nombreux artistes ont souffert de la situation et n'ont pas touché de droits pour ce qu'ils ont fait. Les tribunaux sont-ils actuellement saisis de causes visant à rectifier la situation? Le cas échéant, que pouvez-vous nous dire à ce sujet?

**M. Ostry:** Oui, les tribunaux ont été saisis de deux causes, une concernant CTV, l'autre la SOCAN. Dans un cas, on a demandé l'autorisation d'interjeter appel auprès de la Cour suprême du Canada. L'adoption du projet de loi n'influe en rien sur la décision qui sera rendue dans les deux causes.

**Le président:** Mais cette cause influera-t-elle sur l'application du projet de loi?

**M. Ostry:** Non, l'affaire est encore devant les tribunaux. Nous n'allons pas influencer sur la cause, pas plus que la cause n'influera sur le projet de loi. Les causes dont ont été saisis les tribunaux sont fondées sur les définitions actuelles et désuètes de la Loi. Nous allons simplement les actualiser et les clarifier afin qu'il ne soit plus nécessaire de s'en remettre aux tribunaux à l'avenir.

**Le président:** Sénateur Graham.



[Text]

**Senator Graham:** On the question that the Chairman raised, I understand your answer and am presumptuous enough to say I agree with it. I think it is important, that any relationship or effect between the legislation and the court cases be clarified. I thank the Chairman for clarifying that. Just so that the record is clear, is one of the cases still alive? Is the judgment in the Federal Court of Appeal still alive? Is that going to be appealed?

**Ms Danielle Bouvet, Director, Economic and Copyright Policy, Department of Communications:** Yes. In fact, there are two requests for leave to appeal to the Supreme Court of Canada.

**Senator Frith:** Application for leave?

**Ms Bouvet:** Pardon me?

**Senator Frith:** Applications for leave?

**Ms Bouvet:** Yes. I think they will be heard by the Supreme Court in June.

**Senator Frith:** That is the application for leave?

**Ms Bouvet:** Yes. Then the Supreme Court will decide whether or not they are going to look at the substance of these two cases.

**Senator Frith:** Just so that anyone looking at it can know the state of affairs, in that case at least, the judge tried to do what we are trying to do by legislation, as best he could with the words that were before him, by talking about acoustic performances and giving it an interpretation. Is that correct?

**Ms Bouvet:** Correct.

**The Chairman:** Senator Graham?

**Senator Graham:** Thank you, Mr. Chairman. As I understand it, the subject matter of this bill was something that was originally scheduled to be dealt with in what was going to be called Phase Two. Why did the government choose to proceed with this aspect of Phase Two on its own, through the introduction of Bill C-88?

**Mr. Ostry:** For two reasons: One, if you go back to 1988, Phase One was proclaimed in June of that year, and the minister of the day announced that Phase Two, which would contain certain exceptions, as well as the clarification and modernization of the Act, would be forthcoming within a few months. We are now in 1993 and those months are ticking away.

**Senator Graham:** Years are ticking away.

[Traduction]

**Le sénateur Graham:** Je comprends la réponse que vous venez de donner à la question du président, et je suis assez présomptueux pour dire que je suis d'accord. Je crois qu'il est important que l'on établisse clairement les liens qui existent entre le projet de loi et les causes devant les tribunaux, ou encore leurs effets. Je remercie le président d'avoir clarifié la chose. Pour qu'il n'y ait aucune confusion possible, est-ce que l'une de ces causes est toujours devant les tribunaux? Le jugement qu'a rendu la Cour d'appel fédérale est-il toujours pertinent? Est-ce que l'on va interjeter appel?

**Mme Danielle Bouvet, directrice, Politiques économiques et droit d'auteur, ministère des Communications:** Oui, en fait, deux demandes d'autorisation d'en appeler ont été présentées à la Cour suprême du Canada.

**Le sénateur Frith:** Une demande d'autorisation d'appel?

**Mme Bouvet:** Pardon?

**Le sénateur Frith:** Des demandes d'autorisation d'en appeler?

**Mme Bouvet:** Oui, et je crois que la Cour suprême va les entendre en juin.

**Le sénateur Frith:** C'est-à-dire la demande d'autorisation d'en appeler?

**Mme Bouvet:** Oui. Ensuite, les juges de la Cour suprême vont décider s'ils doivent examiner ou non le fond de ces deux causes.

**Le sénateur Frith:** Pour être certain que tout le monde comprend bien, dans ce cas à tout le moins, le juge a essayé, du mieux qu'il pouvait, de faire ce que nous tentons de faire par voie législative, en utilisant les termes les plus clairs possibles à sa disposition. Il a parlé en fait d'exécution sonore et a tenté d'interpréter la définition de cette expression. Est-ce exact?

**Mme Bouvet:** Oui.

**Le président:** Sénateur Graham?

**Le sénateur Graham:** Merci, monsieur le président. D'après ce que je comprends, les mesures contenues dans le projet de loi devaient d'abord être abordées dans ce que l'on devait appeler la phase II. Pourquoi le gouvernement a-t-il décidé d'entreprendre lui-même cette phase II en présentant le projet de loi C-88?

**M. Ostry:** Pour deux raisons: premièrement, si l'on remonte à 1988, la phase I a reçu la sanction royale en juin de cette année-là, et le ministre de l'époque a annoncé que la phase II, qui contiendrait certaines exceptions, de même qu'une clarification et une actualisation de la Loi, serait abordée dans quelques mois. Nous sommes maintenant en 1993 et les mois filent.

**Le sénateur Graham:** Je dirais que ce sont les années qui filent.



[Text]

**Mr. Ostry:** The years are ticking away, and the ability to complete Phase Two has been rendered extremely difficult by the complexities of trying to balance a host of interests that are covered by the Copyright Act. As you know, the Copyright Act seeks to protect rights of rights holders as well as establishes rules of the game for the use of those copyrighted works in such institutions as schools, libraries and museums. It is a balancing act. The drafting of the Phase Two amendments was the subject of intense and lengthy consultations with all involved and has taken much longer than expected.

When, in 1988, the government implemented the Free Trade Agreement with the United States, it promised it would deal with the musical work definition, but said it would deal with it in Phase Two. SOCAN made it patently clear to the government that it was taking too long. The government decided that it had to act as quickly as possible, hence we excised the definition of musical work from Phase Two. I really want to go on record, however, that Phase Two is not falling off the table. We are still intent on proceeding with Phase Two. It is just that the SOCAN thing was a holdover from the Free Trade Agreement and the government wanted to deal with it as quickly as possible.

**Senator Graham:** So, as you said, June of 1988 was the implementation date of Phase One. Was that through Bill C-60?

**Mr. Ostry:** Correct.

**Senator Graham:** Can you look into your crystal ball and indicate to us when to anticipate Phase Two, with all its complexities?

**Mr. Ostry:** As soon as possible.

**Senator Graham:** I will refrain from commenting on that. Is the government aware of some opposition to C-88? Clearly cable companies and television stations, to use an example, maybe *MuchMusic*, may not be thrilled with it for obvious monetary reasons. Apart from them, are there any others who have expressed concern to the department?

**Mr. Ostry:** Well, the fact is that the cable companies and the CCTA is on record, if you look at the testimony in the Commons committee, that the CCTA does support this bill because of the existence of the clause defining network. They support it because it establishes a level of clarity and equity in the distribution of the financial burden associated with the payments of these rights. Clearly, pay services have expressed to us they do not want to pay something that they

[Traduction]

**M. Ostry:** Oui, les années filent, et il est extrêmement difficile maintenant de mettre un terme à la Phase deux parce qu'il est très complexe d'essayer d'atteindre un équilibre entre les divers intérêts que l'on trouve dans la Loi sur le droit d'auteur. Vous savez sans doute que cette loi vise à protéger les droits de ceux qui les détiennent de même qu'à établir les règles du jeu concernant les oeuvres protégées dans des établissements comme les écoles, les bibliothèques et les musées. La Loi se veut une mesure d'équilibre. On a procédé à d'intenses et longues consultations auprès de tous les intervenants avant de rédiger les amendements à la Phase II, ce qui a été beaucoup plus long que prévu.

En 1988, lorsque le gouvernement a mis en application l'Accord de libre-échange avec les États-Unis, il a promis de redéfinir l'expression «oeuvre musicale», mais a indiqué également qu'il le ferait au cours de la phase II. Les responsables de la SOCAN ont précisé on ne peut plus clairement au gouvernement que cela prenait trop de temps. Le gouvernement a donc décidé qu'il devait agir le plus rapidement possible, ce qui fait que nous avons supprimé la définition de l'expression «oeuvre musicale» de la phase II. Je tiens cependant à déclarer publiquement que la phase II n'est pas annulée. Nous avons toujours l'intention d'y procéder. Le gouvernement voulait régler le plus rapidement possible cette question qui, de l'avis de la SOCAN, était une relique de l'Accord de libre-échange.

**Le sénateur Graham:** Donc, vous avez bien dit que la phase I a été mise en oeuvre en juin 1988. Par l'adoption du projet de loi C-60?

**M. Ostry:** C'est juste.

**Le sénateur Graham:** Pouvez-vous regarder dans votre boule de cristal et nous dire quand nous pouvons prévoir que la phase II sera mise en oeuvre, compte tenu de toutes ses complexités?

**M. Ostry:** Dès que possible.

**Le sénateur Graham:** Je ne ferai pas de commentaires là-dessus. Le gouvernement est-il conscient que certains pourraient s'opposer au projet de loi C-88? Manifestement, il se peut que les sociétés de télédistribution, les stations de télévision, par exemple *MuchMusic*, ne soient pas très enchantées du projet de loi et ce, pour des raisons financières évidentes. À l'exception de ces dernières, d'autres ont-ils fait connaître leurs préoccupations au ministère?

**M. Ostry:** En fait, il a été établi par les sociétés de télédistribution et l'ACTC, vous vous en rendrez compte en lisant les témoignages donnés au comité des Communes, que l'ACTC appuie effectivement le projet de loi à cause de l'article qui vient définir le terme «réseau». L'Association est d'accord parce que l'on établit clairement et équitablement la répartition du fardeau financier lié au paiement de ces droits. De toute évidence, les responsables des organismes payeurs

[Text]

do not have to pay. The fact is that if you clear up the loophole, they are good corporate citizens and will be willing to do what everybody else is doing as long as there is an equitable distribution of the financial burden involved. These groups of payers or users of the copyrighted material have not expressed opposition to this bill. They have not expressed opposition to us, insofar as the bill is equitable in the manner in which it treats them. Does that answer your question?

**Senator Graham:** Yes. In an answer to Senator Frith, you said there would obviously be no retroactivity. What kind of royalties are we talking about or revenues? Does the government have an estimate of what the net benefit will be to SOCAN on an annual basis and to those it represents if this legislation is passed?

**Mr. Ostry:** These rates are set by the Copyright Board. It would be presumptuous of me to second guess or prejudge the outcome of a decision of a hearing by the Copyright Board on those rates. Having said that, you may wish to address that question to SOCAN. SOCAN has considerable experience in the rate structure.

**The Chairman:** Senator Frith and then Senator Forrestall.

**Senator Frith:** I just wanted to say something about Phase Two for the record. I understand Senator Graham's question, and this amendment is often put in that context. Would it be right to say that the basic element of Phase Two has always been exemptions. Phase One set up certain educational rights or copyrights in the field of education. The issue that developed here in the Senate and elsewhere was whether there should be an exemption for certain educational uses. That is basically what we are looking at. What has become complicated in Phase Two is exemptions. The particular focus of C-88, namely clearing up this anachronism, is not strictly speaking an exemption. In fact, it is not an exemption at all. There are a couple of exemption items snuck into this bill, but the copyright, the SOCAN aspect, is not an exemption. Would that be a fair way to put it?

**Mr. Ostry:** Certainly, sir, that is a fair way to describe it. I think Phase Two was to do exactly as you say, but more. It was basically to do three things: Phase Two, which was to follow directly on the heels of Phase One, was to introduce certain exemptions for public policy reasons to the rights that were introduced in Phase One. It was also designed to modernize the language of the bill.

**Senator Frith:** So in that case it is?

[Traduction]

nous ont dit qu'ils ne voulaient pas payer quelque chose qu'ils n'ont pas à payer. En réalité, si l'on réussit à bloquer l'échappatoire que contient la Loi, ces sociétés sont de bonnes personnes morales et vont être disposées à faire la même chose que les autres dans la mesure où le fardeau financier est réparti de façon équitable. Ces groupes d'utilisateurs de documents protégés, qui paient ces droits, n'ont pas exprimé d'opposition au projet de loi. Ils ne nous ont pas dit qu'ils étaient contre le projet de loi, dans la mesure où il leur accorde un traitement équitable. Cela répond-il à votre question?

**Le sénateur Graham:** Oui. En réponse à une question du sénateur Frith, vous avez dit que de toute évidence il n'était pas question de rétroactivité. Quelle est l'importance des droits ou des revenus dont on parle? Le gouvernement a-t-il une idée des recettes annuelles qu'en retireraient la SOCAN et ceux qu'elle représente si le projet de loi était adopté?

**M. Ostry:** Les tarifs sont établis par la Commission du droit d'auteur. Il serait présomptueux de ma part de préjuger de la décision que rendra la Commission au sujet de ces taux, ou de la deviner. Cela dit, vous pouvez adresser votre question aux représentants de la SOCAN qui possèdent une grande expérience en ce qui a trait à la structure des tarifs.

**Le président:** Le sénateur Frith, ensuite le sénateur Forrestall.

**Le sénateur Frith:** Je voulais simplement ajouter une remarque au sujet de la phase II, remarque que j'aimerais voir consignée au compte rendu. Je comprends la question du sénateur Graham, et cet amendement est souvent placé dans ce contexte. Serait-il juste de dire que le but premier de la phase II a toujours été de faire adopter des exceptions. La phase I permettait d'établir certains droits ou certains droits d'auteur dans le domaine de l'éducation. La question que l'on se pose ici au Sénat, tout comme ailleurs, c'est de savoir si des exceptions devraient être adoptées lorsque les oeuvres sont utilisées à certaines fins éducatives. C'est essentiellement ce que nous essayons de voir. Ce qui est devenu compliqué dans la phase II, ce sont les exceptions. L'objectif premier du projet de loi C-88, à savoir supprimer cet anachronisme, n'est pas, strictement parlant, une exception. En fait, il n'en est rien. Bien sûr, le projet de loi renferme quelques exceptions, mais le droit d'auteur, la question qu'a soulevée la SOCAN, ce n'est pas une exception. Est-ce exact?

**M. Ostry:** Certainement, sénateur, c'est là une façon tout à fait juste de décrire les choses. Je pense que la phase II visait exactement à faire ce que vous avez dit, mais plus encore. La phase II visait trois choses: la phase II, qui devait suivre directement la phase I, visait à greffer certaines exceptions, pour des raisons d'ordre public, aux droits qui ont été présentés dans la phase I. Elle visait également à actualiser le libellé du projet de loi.

**Le sénateur Frith:** Donc, dans ce cas-là, c'est juste?



[Text]

**Mr. Ostry:** Right. The third thing it was designed to do was, given rapid technological innovation, seek ways to ensure that existing rights in the Act could be extended to take into account distribution mechanisms that had been invented since 1924 or that have yet to be invented. Therefore, not only is Phase Two designed to modernize the language, but it is to render the Act technologically neutral and to provide rights holders with additional means to protect their existing rights. Bill C-88 does both. It modernizes the definition of musical work, renders the notion of performance technologically neutral, and clarifies the rights involved. In this case, the right to communicate a work to the public by telecommunications and the right to perform that work in public. It clarifies the distinction between those two rights precisely because of technological evolution in the distribution mechanism of those works.

In 1924 there was no television and there certainly was no coaxial cable from a building in a city to the home where you had the television set with 50 channels, soon to become two hundred. Bill C-88 is an integral part of the policy thrust of the Government of Canada that has been announced and on the books since the mid-eighties.

**The Chairman:** Before I turn to Senator Forrestall, I have a question of clarification. If I were a restaurant owner or a bar owner and I had music being played, would I be subject to the paying royalties under C-88?

**Mr. Ostry:** No. Bill C-88 only goes as far as the clarification of who pays what under the right to communicate the work to the public by telecommunication. The clarification of the right to perform the work in public would be an amendment of 67(2) and 69(2) and (3) that will be done in Phase Two.

**The Chairman:** Okay. Senator Forrestall.

**Senator Forrestall:** May I ask, Mr. Chairman, whether or not the Consumer Association of Canada had a look at it? Does this have any impact on cable television rates paid in this county? Will it have an impact?

**Mr. Ostry:** Well, there are two parts to your question. My understanding is yes, The Consumers Association of Canada were witnesses at the Commons committee.

**Senator Forrestall:** Were they?

[Traduction]

**M. Ostry:** Oui. La troisième chose que visait la Phase deux, c'était, compte tenu de l'avancement rapide de la technologie, de trouver des moyens de faire en sorte que les droits prévus dans la Loi puissent être élargis pour tenir compte des mécanismes de distribution qui avaient été inventés depuis 1924 ou de ceux qui le seront. Par conséquent, non seulement la phase II vise-t-elle à actualiser le libellé, mais elle vise également à rendre la Loi plus neutre sur le plan technologique et à accorder aux titulaires de droits d'autres moyens leur permettant de protéger les droits existants. Le projet de loi C-88 va dans les deux sens. Il actualise la définition de l'expression «œuvre musicale», rend la notion d'«exécution» neutre sur le plan technologique et clarifie les droits en cause. Dans le cas présent, il s'agit du droit de communiquer une œuvre au public par télécommunication et du droit d'exécuter cette œuvre en public. On vient ainsi clarifier la distinction entre ces deux droits précisément à cause de l'évolution de la technologie dans les mécanismes de distribution de ces œuvres.

En 1924, il n'y avait pas de télévision, il n'y avait certainement pas de câble coaxial reliant un immeuble dans une ville aux foyers où se trouvent des téléviseurs dotés aujourd'hui de cinquante canaux et de bientôt deux cents. Le projet de loi C-88 fait partie intégrante de l'orientation des politiques du gouvernement du Canada qui a été annoncée et qui figure dans les textes depuis le milieu des années quatre-vingt.

**Le président:** Avant de céder la parole au sénateur Forrestall, j'aimerais clarifier une question. Si j'étais propriétaire d'un restaurant ou d'un bar et que je faisais jouer de la musique dans mes établissements, en vertu du projet de loi C-88, devrais-je payer des droits?

**M. Ostry:** Non. Le projet de loi C-88 vient préciser ce que doivent payer ceux qui communiquent des œuvres au public par télécommunication. La clarification du droit d'exécuter l'œuvre en public serait une modification aux paragraphes 67(2), 69(2) et (3) qui sera présentée au moment de la phase II.

**Le président:** Entendu. Sénateur Forrestall.

**Le sénateur Forrestall:** Monsieur le président, puis-je demander si l'Association des consommateurs du Canada a examiné le projet de loi? A-t-il un impact sur les tarifs de télédistribution qui sont payés au Canada? Le projet de loi aura-t-il de telles répercussions?

**M. Ostry:** Votre question renferme deux volets. Je crois savoir que oui, l'Association des consommateurs du Canada a comparu devant le comité des Communes.

**Le sénateur Forrestall:** Est-ce vrai?



[Text]

**Mr. Ostry:** Your second part was whether the passage of this bill and the clarification of these rights would lead to an increase in cable rates. I do not know. That is up to the cable companies on how they want to structure their micro, and it depends on the CRTC. The CRTC has the right to allow certain pass-through. It all depends on the rate the copyright board establishes.

**Senator Forrestall:** Senator MacDonald suggested somebody will have to pay for this. It is a question of where does that buck stop and how does it affect our senior citizens. That is my concern. If you do not have any answer, I can understand that. If you are not willing to answer the question, I can understand that as well.

**Mr. Ostry:** Please, Senator, I certainly share your concern about the ability of consumers to pay, certainly seniors and other groups that are economically marginalized in this society. I think, however, that I am giving you as honest and as complete an answer as I possibly can. The CRTC will set rates. The CRTC governs the relationship between the cable companies and its subscribers, and the copyright board will establish the tariff for the payment of this right. I do not have a crystal ball and cannot tell you how much it will cost or how it will affect basic cable rates.

**Senator Forrestall:** Let me come at it from another direction. If I pay \$30 a month for my cable services, what portion of that would go to royalties? Can you enlighten us at all?

**Mr. Ostry:** I do not know, sir.

**Senator Frith:** None does now.

**Senator Forrestall:** Yes. That is just my point.

**Senator Frith:** I mean none for this part of it.

**Senator Forrestall:** That is what I am wondering. I want to get at it, so that when it does, 100 per cent of it will have to be absorbed by somebody, because they are not being paid now.

**The Chairman:** Thank you. Are there any further questions or comments anyone wishes to raise of these witnesses. If not, I would like to thank you very much for giving us an overview for us of this technical, but interesting and important bill.

**Mr. Ostry:** Thank you very much, senator.

[Traduction]

**M. Ostry:** Deuxième volet de votre question: est-ce que l'adoption du projet de loi et la clarification des droits en question vont faire augmenter les tarifs de télédistribution? Je n'en sais rien. Il appartient aux sociétés de télédistribution de déterminer la façon dont elles veulent structurer leurs tarifs, et il en dépend également du CRTC qui a le droit d'autoriser les sociétés à faire absorber certains frais administratifs par les abonnés. Tout dépend des tarifs que la Commission du droit d'auteur établira.

**Le sénateur Forrestall:** D'après le sénateur MacDonald, il faudra que quelqu'un paie. La question est de savoir qui écoperait en bout de ligne et quelles répercussions le projet de loi aura sur les citoyens âgés. C'est ce qui me préoccupe. Si vous n'avez pas de réponse, je comprends. Si vous ne voulez pas répondre à la question non plus, je comprends également.

**M. Ostry:** Je vous en prie, sénateur, je suis tout aussi préoccupé que vous de la capacité de payer des consommateurs, certainement des personnes âgées et des groupes économiquement faibles de notre société. Cependant, je pense vous donner la réponse la plus honnête et la plus complète possible. Le CRTC va établir les tarifs. C'est lui qui régit les liens qui existent entre les sociétés de télédistribution et leurs abonnés, alors que la Commission du droit d'auteur établira les tarifs concernant le paiement de ces droits. Je n'ai pas de boule de cristal et je ne peux pas vous dire combien ça va coûter ni en quoi cela touchera les tarifs de base de télédistribution.

**Le sénateur Forrestall:** Permettez-moi d'aborder la question d'un autre angle. Si je paie 30 \$ par mois pour mes services de télédistribution, quelle partie de ces 30 \$ constituera des droits? Pouvez-vous nous donner des éclaircissements là-dessus?

**M. Ostry:** Je ne le sais pas, sénateur.

**Le sénateur Frith:** Personne ne le sait actuellement.

**Le sénateur Forrestall:** C'est exact, c'est seulement cela que je voulais soulever.

**Le sénateur Frith:** Je veux dire personne à ce sujet précis.

**Le sénateur Forrestall:** C'est ce que je me demande. Je veux savoir, car viendra un jour où la totalité de ces frais devra être absorbée par quelqu'un parce qu'on n'en paie pas actuellement.

**Le président:** Merci. Y a-t-il d'autres questions ou d'autres observations que quelqu'un aimerait soumettre aux témoins? Sinon, j'aimerais vous remercier de nous avoir donné une vue d'ensemble de ce projet de loi de forme, mais intéressant et important.

**M. Ostry:** Merci beaucoup, sénateur.

[Text]

**The Chairman:** I welcome officials of SOCAN; Mr. Michael Rock, General Manager. Mr. Rock, would you introduce other members of your Association and then you could make your opening statement.

**Mr. Michael Rock, General Manager, Society of Composers, Authors and Music Publishers of Canada:** Thank you very much, Mr. Chairman. Good morning, Senators. With me are François Cousineau, a performer/composer from Montreal and Paul Spurgeon, SOCAN's legal counsel.

SOCAN is the an acronym for the Society of Composers, Authors and Music Publishers Association of Canada. We are Canada's national performing right's society. We are a collective; we are owned and operated by our members who are Canadian composers and publishers. Our business is administering what is called the performing right in copyright. There is a worldwide network of societies such as SOCAN in mostly every country in the first and second worlds. Through reciprocal agreements with societies like ours in other countries, we administer the performing rights of the world's copyright music in Canada. We collect money from the tens of thousands of people and groups and companies who perform copyright music publicly in Canada and we pay that money out to those composers and publishers whose music is used. There is a constant flow of money going all over the world. We pay money out to dozens of countries, and we get money in from dozens of countries because of performances of music of Canadians outside Canada.

Last year, 1992, was the first year Canadian composers earned more money from performances of their music outside Canada than within Canada. That is a milestone. It is not surprising when you consider the size of Canada compared to the rest of the world. It is a milestone in the sense that the Canadian music industry and the Canadian public have supported Canadian composers and publishers and the Canadian music industry in general to the extent that our creators' music and our leading performers are now able to be heard and seen around the world on a daily basis.

The performing right is one of a number of areas of copyright, but it is most important to many composers, especially those composers who do not perform. They would get almost all their money from SOCAN. We have filed our material with you, and I will not go through it. You can see that, and Mr. Ostry explained the dilemma, or the predicament that SOCAN's members and the world's composers were in where music alone, of all the copyrights was inadvertently left out, as a consequence of the Free Trade Agreement. If a

[Traduction]

**Le président:** Je souhaite maintenant la bienvenue aux représentants de la SOCAN dont M. Michael Rock est le directeur général. Monsieur Rock, auriez-vous l'obligeance de présenter les autres membres de votre Association, après quoi vous pourrez faire votre déclaration préliminaire.

**M. Michael Rock, directeur général, Société canadiennes des auteurs, compositeurs et éditeurs de musique:** Merci beaucoup, monsieur le président. Bonjour, sénateurs. M'accompagnent aujourd'hui M. François Cousineau, interprète et compositeur de Montréal, et M. Paul Spurgeon, conseiller juridique de la SOCAN.

SOCAN est le sigle de la Société des auteurs, compositeurs et éditeurs de musique du Canada. Nous sommes la société nationale qui s'occupe des droits d'exécution. Nous sommes un organisme collectif, nous appartenons à nos membres qui sont des compositeurs et des éditeurs canadiens et ce sont eux également qui exploitent la société. Notre travail consiste à administrer ce que l'on appelle les droits d'exécution au chapitre des droits d'auteur. On trouve un vaste réseau mondial de sociétés comme la SOCAN dans presque tous les pays industrialisés et les pays socialistes. Grâce à des accords réciproques signés avec des sociétés comme la nôtre dans d'autres pays, nous administrons les droits d'exécution pour toute la musique protégée au Canada. Nous percevons des droits des dizaines de milliers de personnes, de groupes et de sociétés qui exécutent des oeuvres musicales protégées en public au Canada et nous versons ces droits aux compositeurs et éditeurs dont la musique est utilisée. Dans le monde entier, il s'agit d'un réseau continu de distribution d'argent. Nous versons des droits à des dizaines de pays et nous recevons des droits de dizaines de pays par suite de représentations d'oeuvres musicales canadiennes à l'extérieur du Canada.

L'an dernier, soit en 1992, c'est la première année que les compositeurs canadiens ont tiré davantage de l'exécution de leur musique à l'extérieur du Canada qu'ici. C'est une étape importante. Toutefois, cela n'a rien d'étonnant quand on pense à la taille du Canada comparativement au reste du monde. C'est une étape importante en ce sens que l'industrie canadienne de la musique et la population canadienne ont appuyé les compositeurs et éditeurs canadiens, et l'industrie canadienne de la musique en général, dans la mesure où la musique de nos créateurs et le travail de nos principaux artistes sont entendus et vus quotidiennement dans le monde entier.

Le droit d'exécution est l'un des nombreux volets du droit d'auteur, mais il est des plus importants pour nombre de compositeurs, plus particulièrement ceux qui ne donnent pas de représentations. Ceux-ci retirent presque la totalité de leurs revenus de la SOCAN. Nous avons déposé notre mémoire auprès de votre comité et je ne vais pas le passer en revue. Vous constaterez, et M. Ostry a expliqué le dilemme ou la situation fâcheuse dans laquelle les membres de la SOCAN et les compositeurs du monde entier se trouvent, à savoir que



*[Text]*

literary work was going to be performed on cable television, that would be covered by the present legislation. However, because of the problem with the definition of a musical work, music alone was not protected.

SOCAN's members and creators and composers should be treated equally with all other members of our society. When music is used commercially or exploited, it is only fair and understandable that the creators receive fair compensation for this commercial use. That is the way we see our problem today, that there is a substantial commercial exploitation of music going on on television channels, available only on cable. Music composers alone, among other copyright owners, are being left out of the compensation system.

I have one quote here that we have taken from Mr. Justice Thorson, long-time chairman of the copyright appeal board. It goes back about 30 years. He said this: "I put forward the simple proposition that if music users use music that belongs to someone else and make money out of it, then they should pay for the property they use for the purpose of making profit."

SOCAN's objective is to have this legislation passed as soon as possible so that Canadian composers can start receiving their fair due from non-broadcast services transmitted by cable systems.

Our legal counsel, Paul Spurgeon is prepared to answer any questions you may have regarding this bill. Mr. Cousineau will explain the importance of Bill C-88 from the composer's perspective.

Finally, on behalf of all SOCAN's members and the tens of thousands or hundreds of thousands of people who we represent around the world, I would like to thank the members of this committee for the opportunity to speak on this extremely important matter which affects the livelihood and creativity of artists from all across Canada. We trust that your committee will ensure that this key amendment proceeds as quickly as possible. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Cousineau.

**M. François Cousineau, membre de la Société canadienne des auteurs compositeurs et éditeurs de musique:** Bonjour, mesdames et messieurs, je vais parler en français, si vous me le permettez.

J'aimerais réassurer ce comité que le but de ce projet de loi C-88 est très simple. Il est très évident et il est admis de sens commun partout au Canada. Tous les auteurs compositeurs canadiens vont bénéficier de cette rectification de définitions

*[Traduction]*

parmi tous les droits d'auteur, ceux de la musique seulement, ont été, par inadvertance, laissés de côté en conséquence de l'Accord de libre-échange. Si une oeuvre littéraire est exécutée par télédistribution, la loi actuelle prévoit des droits d'auteur. Cependant, à cause du problème que pose la définition d'une oeuvre musicale, la musique n'est pas protégée.

Les membres de la SOCAN, de même que les créateurs et les compositeurs devraient être sur le même pied que les autres membres de notre société. Lorsque l'on utilise une oeuvre musicale à des fins commerciales, il est tout à fait juste et compréhensible que les créateurs reçoivent une rémunération équitable pour l'utilisation commerciale de cette oeuvre. C'est ainsi que nous voyons le problème aujourd'hui, à savoir que les stations de télévision exploitent de façon importante la musique à un niveau commercial, musique qui n'est disponible que par câble. Seuls les compositeurs de musique, parmi les titulaires de droits d'auteur, ne tirent aucune rémunération.

Voici une citation du juge Thorson, qui a été longtemps président de la Commission d'appel du droit d'auteur. La citation remonte à trente ans. Le juge a dit ceci: «Je dis tout simplement que si on utilise une oeuvre musicale qui appartient à quelqu'un d'autre et qu'on en retire un profit, on devrait alors payer pour le bien qu'on utilise à cette fin.»

La SOCAN a pour objectif de faire en sorte que ce projet de loi soit adopté le plus rapidement possible afin que les compositeurs canadiens puissent commencer à percevoir leur juste part des droits concernant les services diffusés hors antenne par câble.

Notre conseiller juridique, M. Paul Spurgeon, est disposé à répondre aux questions que vous aurez au sujet du projet de loi. M. Cousineau va expliquer l'importance du projet de loi C-88 du point de vue des compositeurs.

Enfin, au nom de tous les membres de la SOCAN et des dizaines de milliers, voire des centaines de milliers de personnes que nous représentons dans le monde entier, je tiens à remercier les membres du comité de l'occasion qu'ils nous offrent d'aborder cette question extrêmement importante qui touche le gagne-pain et la créativité des artistes de tout le Canada. Nous espérons que votre comité mettra tout en oeuvre pour que cet amendement clé soit adopté le plus rapidement possible. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Cousineau.

**Mr. François Cousineau, Member of the Society of Composers, Authors and Music Publishers of Canada:** Good morning, ladies and gentlemen.

I would like to reassure this committee that the objective of Bill C-88 is very simple. It is very obvious and accepted as just common sense across Canada. All Canadian authors and composers will benefit from this clarification in the definitions.



[Text]

qui est une technicalité qui probablement aurait dû avoir été corrigée dans la phase I.

Tout simplement, il n'y a pas d'opposition au fait que nos chansons et que nos oeuvres musicales soient rétribuées quand elles sont jouées sur le câble alors qu'elle le sont tout à fait normalement à travers le monde quand elle sont jouées sur la télévision dite «normale», par les ondes normales.

Donc, il n'y a pas d'opposition ni conceptuelle, ni physique ou quoi que ce soit à ce que les oeuvres qui sont jouées sur le câble soient rétribuées tout simplement.

Donc, je me permets juste de souligner qu'il n'y a pas d'attrapes nigauds dans ce projet de loi. C'est tout simplement une rectification d'une injustice qui avait lieu à cause d'une technicalité.

Je serais très content de répondre à toutes les questions lorsqu'il s'agira de parler vraiment d'oeuvres, de chansons et de rétributions. Je vous remercie de votre attention.

**The Chairman:** Senator Frith?

**Senator Frith:** I have no questions. Thank you.

**The Chairman:** Senator Graham?

**Senator Graham:** Thank you, Mr. Chairman. I notice that on page 2 of your brief you say that this drafting oversight is costing SOCAN members millions of dollars. On page five, in section two, you say that in 1991 television broadcasters paid SOCAN over \$30 million for the right to transmit music contained in over-the-air broadcast signals. Are your total revenues a matter of public record over and above the \$30 million we are talking about here?

**Mr. Rock:** They certainly are, senator. They are filed with the copyright board yearly, and otherwise our financial statements are a public document.

**Senator Graham:** Can you give us an indication of what they are?

**Mr. Rock:** Oh, certainly. In 1992, SOCAN's licence fees from the public performance of music in Canada was \$63 million. About \$30 million of that was from television, approximately \$25 million from radio, and about \$8 million from the restaurants, hotels, dance halls, et cetera.

**Senator Graham:** What kind of revenues or royalties are we missing at the present time?

**Mr. Rock:** Well --

**Senator Graham:** When this comes into effect, what is it going to mean to your revenue?

[Traduction]

It is a technicality which probably should have been dealt with in Phase One.

Simply put, no one disagrees that we should be compensated when our songs or music are played on cable networks since it is standard practice around the world for authors and composers to be compensated when their music is played on so-called regular television networks.

Therefore, there is no ideological or physical opposition whatsoever to providing compensation when works of music are played on cable networks.

I would just like to add that there are no catches to this bill. It simply rights a wrong that is due to a technicality.

I would be happy to answer any questions you might have about musical compositions, songs and compensation. Thank you for your attention.

**Le président:** Sénateur Frith?

**Le sénateur Frith:** Je n'ai pas de questions, merci.

**Le président:** Sénateur Graham?

**Le sénateur Graham:** Merci, monsieur le président. Je remarque qu'en page 2 de votre mémoire, vous dites que cet oubli dans la rédaction coûte actuellement aux membres de la SOCAN des millions de dollars. En page 5, au chapitre 2, vous dites qu'en 1991, les télédiffuseurs ont versé à la SOCAN plus de 30 millions de dollars en droits de transmission de musique contenue dans des signaux de réémission en direct. Outre les 30 millions de dollars dont nous parlons actuellement, est-ce que l'ensemble de vos revenus est public?

**M. Rock:** Certainement, sénateur. Nous déposons chaque année notre bilan auprès de la Commission du droit d'auteur et, par ailleurs, nos états financiers constituent un document public.

**Le sénateur Graham:** Pouvez-vous nous donner une idée de vos revenus?

**M. Rock:** Certainement. En 1992, la SOCAN a recueilli 63 millions de dollars en droits de permis pour l'exécution en public d'oeuvres musicales au Canada. Environ 30 millions de ces droits provenaient de la télévision, approximativement 25 millions de la radio et 8 millions ou à peu près de restaurants, d'hôtels, de salles de danse, etc.

**Le sénateur Graham:** Et actuellement, quels sont les revenus ou les droits que vous perdez?

**M. Rock:** Eh bien...

**Le sénateur Graham:** Quand le projet de loi va être adopté, qu'est-ce que cela va signifier pour vos recettes?

[Text]

**Mr. Rock:** If I just take a moment. In the late thirties the Parliament of the day set up what was then called the Copyright Appeal Board, now called the Copyright Board. The legal procedure is that SOCAN proposes tariffs. These tariffs are then considered by the copyright board. It will hold public hearings and receive interested parties and then make a determination on the value of the compensation that SOCAN seeks in the context of whatever evidence is put forward at these hearings. Now, after the passage of the Free Trade Agreement, SOCAN proposed a tariff for 1990. We filed this on September 1, 1989 for the year 1990, and it was 20 cents per subscriber per month. Now, that has to be seen in the context of the process. That is a starting point. Then the cable people would put forward what they saw as a reasonable rate, and we would go from there. At the present time it is approximately 7,000 subscribers. At 20 cents a month, it would be something over \$15 million.

**Senator Graham:** Senator Frith and, indeed, The Chairman referred to retroactivity. I notice you are not requesting a retroactive legislative amendment. Is it just because you felt it would be impossible to achieve?

**Mr. Rock:** In discussions with government officials we were told that retroactivity is not something that parliamentarians look on favourably, unless there is some very compelling reason. There was some mention earlier of present on-going litigation and when we filed our proposed tariff for 1990 in the fall of 1989, that triggered the present legal actions. As Ms Bouvet mentioned, they may be on their way to the Supreme Court. That is the retroactive part, if the Supreme Court decides in SOCAN's favour, then back to the copyright board for determination of rates for 1990 until now.

**Senator Graham:** I would like to ask, Mr. Chairman, just a typical case, and forgive my naivete on this particular point. We have a lot of performing artists in Nova Scotia. Mr. Cousineau is well-known to all of us from Quebec. I do not have to mention the names Anne Murray, Rita MacNeil or the Rankins or many others, all of whom performed so well on national television on Sunday. Let me talk about the case of Rita MacNeil. She would be classified presumably as a writer, composer, performer.

**Mr. Rock:** Yes.

[Traduction]

**M. Rock:** Permettez-moi de prendre un instant. À la fin des années trente, le Parlement de l'époque a créé ce que l'on appelait à ce moment la Commission d'appel du droit d'auteur, qui est aujourd'hui la Commission du droit d'auteur. La Loi prévoit que c'est la SOCAN qui propose les tarifs à adopter, tarifs qu'étudie ensuite la Commission du droit d'auteur. Celle-ci tient des audiences publiques et reçoit les parties intéressées; elle prend ensuite une décision quant à la valeur de la rémunération que la SOCAN veut obtenir compte tenu des preuves qui lui sont présentées au cours de ces audiences. Or, après l'adoption de l'Accord de libre-échange, la SOCAN a proposé un tarif pour l'année 1990. Nous avons présenté notre tarif le 1<sup>er</sup> septembre 1989 pour l'année 1990, tarif mensuel que nous avons établi à 20 cents par abonné. Aujourd'hui, il faut replacer les choses dans leur contexte. C'est un point de départ. Les sociétés de télédistribution proposent ensuite ce qu'elles considèrent comme un tarif raisonnable et de là, nous établissons le tarif. Actuellement, on compte environ 7 000 abonnés. À 20 cents par mois, on va chercher aux alentours de 15 millions de dollars ou plus.

**Le sénateur Graham:** Le sénateur Frith et, bien sûr, le président ont parlé de rétroactivité. Je remarque que vous ne demandez pas que le projet de loi ait une valeur rétroactive. Est-ce simplement parce que vous estimez impossible d'y arriver?

**M. Rock:** Au cours des discussions que nous avons eues avec les représentants du gouvernement, on nous a dit que la rétroactivité est une chose que les parlementaires ne sont pas tellement enclins à accepter, à moins que des motifs très importants ne les y poussent. On a parlé plus tôt de litige en cours actuellement, et lorsque nous avons déposé notre projet de tarif pour 1990 à l'automne de 1989, c'est ce qui a provoqué les causes qui sont actuellement devant les tribunaux. Comme Mme Bouvet l'a précisé, la Cour suprême pourrait les entendre. C'est là l'aspect rétroactif du projet de loi, si la Cour suprême décide en faveur de la SOCAN, ensuite la Commission du droit d'auteur établira les tarifs de 1990 jusqu'à maintenant.

**Le sénateur Graham:** Monsieur le président, j'aimerais parler d'un cas type, et pardonnez-moi ma naïveté à ce sujet. Nous avons beaucoup d'artistes du spectacle en Nouvelle-Écosse. M. Cousineau est bien connu de nous tous du Québec. Je n'ai pas besoin de mentionner des noms comme Anne Murray, Rita MacNeil, les Rankins ou de nombreux autres, qui ont tous donné un si bon spectacle à la télévision nationale dimanche. Permettez-moi de parler du cas de Rita MacNeil. Probablement qu'elle serait classée dans la catégorie des auteurs, compositeurs et artistes.

**M. Rock:** Oui.



[Text]

**Senator Graham:** Because, she writes all her stuff and she composes her own music and she sings it. How does this affect an individual?

**Mr. Rock:** Well, a person like Rita MacNeil gets considerable play. Now, just to take the *MuchMusic* channel as an example, her copyrights are being used on *MuchMusic*, and at the present moment she is not receiving compensation for that use. Now, if Bill C-88 is approved, then we would seek a tariff and then, in due course, Ms MacNeil would be able to receive compensation for the uses on *MuchMusic* and all the other channels where her songs would be performed.

**Senator Graham:** I suppose it would be indiscreet for me to ask how much you think that might affect Rita's income?

**Mr. Rock:** For her?

**Senator Graham:** Yes.

**Mr. Rock:** I do not know, but the CRTC was holding hearings in Moncton last month, and SOCAN had the pleasure of appearing. It was just a few days after the East Coast Music Awards. I work in this business and was amazed at the numbers and the energy of the people that are involved throughout Atlantic Canada in the local music industry. We were there to ask the CRTC, before it approved these satellite radio systems that have applications to bring radio channels in from Georgia and New York across the country, where would that leave the local artists? They have to get their start locally. Rita MacNeil is now a world-known entertainer. She got her start in Atlantic Canada. It is important that there be the facilities, the infrastructure, that the government sets regulations that will allow the local industry to develop, so there will be local artists, local composers and a local music industry. This bill helps that package. It is the package that sets the environment, that allows the indigenous culture to flourish.

**Senator Graham:** Thank you very much. Just one final point or question, Mr. Chairman. Let me take the opportunity to say that Rita MacNeil was born and raised and got her start in Big Pond, Cape Breton.

**Mr. Rock:** Yes.

**Senator Graham:** Where Senator Finlay MacDonald spent much of his misspent youth.

**Senator MacDonald:** I did not get paid for it.

**Senator Graham:** Is there anything missing in this legislation as far as you are concerned? Are you satisfied with this legislation?

[Traduction]

**Le sénateur Graham:** Parce qu'elle compose sa propre musique, qu'elle écrit toutes ces chansons et qu'elle les chante, comment le projet de loi touchera-t-il une personne comme elle?

**M. Rock:** Vous savez, on joue beaucoup la musique de Rita MacNeil. Prenons simplement l'exemple de *MuchMusic*. Ses droits d'auteur sont utilisés à *MuchMusic* et actuellement, elle ne touche pas un sou pour cela. Or, si le projet de loi C-88 est adopté, nous allons tenter d'établir un tarif, et au moment opportun, M<sup>me</sup> MacNeil pourrait toucher une rémunération pour l'utilisation de ses oeuvres au canal *MuchMusic* ainsi qu'à tous les autres postes où ses chansons seraient jouées.

**Le sénateur Graham:** Je suppose qu'il serait indiscret de ma part de vous demander combien de plus Mme MacNeil pourrait toucher?

**M. Rock:** Pour elle-même?

**Le sénateur Graham:** Oui.

**M. Rock:** Je ne sais pas, mais le CRTC tenait des audiences à Moncton le mois dernier, et la SOCAN a eu le plaisir de comparaître. Les travaux ont eu lieu quelques jours après la remise des *Music Awards* de la côte est. Je travaille dans ce milieu et j'ai été étonné de voir le nombre de personnes et l'énergie qu'elles consacrent dans toute la région de l'Atlantique à l'industrie locale de la musique. Nous étions là pour demander au CRTC, avant qu'il n'approuve la radiocommunication par satellite qui permet de capter des postes de radio de la Georgie et de l'État de New-York dans tout le pays, je dis bien nous étions là pour demander ce qui adviendrait des artistes locaux. Ces gens-là doivent commencer dans leur région. Rita MacNeil est maintenant une artiste de renommée mondiale. Mais elle a commencé dans les Maritimes. Il est important que les artistes disposent des installations et de l'infrastructure nécessaires, et que le gouvernement établisse une réglementation qui permettra à l'industrie locale de prendre de l'expansion, de sorte qu'il y ait des artistes et des compositeurs locaux, de même qu'une industrie de la musique sur place. Et le projet de loi va permettre qu'il en soit ainsi. C'est ce projet de loi qui va créer le milieu nécessaire à l'éclosion de cette culture régionale.

**Le sénateur Graham:** Merci beaucoup. Une dernière question, monsieur le président. Permettez-moi de dire que Mme MacNeil est née, a grandi et a fait ses débuts à Big Pond, au Cap-Breton.

**M. Rock:** C'est juste.

**Le sénateur Graham:** Là où le sénateur Finlay MacDonald a passé une partie de sa folle jeunesse.

**Le sénateur MacDonald:** Cela ne m'a pas payé.

**Le sénateur Graham:** En ce qui vous concerne, est-ce que le projet de loi renferme des lacunes? Êtes-vous satisfait du projet de loi?



[Text]

**Mr. Rock:** Yes, SOCAN is satisfied this will do. We sought this amendment, and this will do what we wish.

**Senator Graham:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Senator Forrestall, and then Senator MacDonald.

**Senator Forrestall:** Senator MacDonald twice a year would embark to Ottawa. He thought everybody in the world did that. He thought it was the way people lived. Just to round out what I was asking earlier and what Senator Graham has looked at with you; whether or not this will have any kind of a significant impact on rates paid. I use this particularly if there is retroactivity of events. I will ask you not to speak hypothetically at all, but will this impact upon the rates to the degree that it might be a difficulty?

**Mr. Rock:** Yes.

**Senator Forrestall:** For example, for people on fixed incomes to sustain what is to them a very critical form of entertainment?

**Mr. Rock:** I understand that, Senator. I have no greater insight into this than Mr. Ostry. Whatever the approved tariff is will have to be taken into account of the overall monthly-cable subscription fee which, I guess, its starting point is \$15 a month.

**Senator Forrestall:** Where?

**Mr. Rock:** Pardon?

**Senator Forrestall:** Where is it \$15?

**Mr. Rock:** Well, then \$20. It comes out of my bank account monthly, maybe I do not notice it much now.

**Senator Forrestall:** Good old Charlie Keating would go broke with those rates.

**Mr. Rock:** It must be taken in context whether the CRTC would allow a pass-through or force the cable companies to absorb it, as they did in the retransmission rights. There is also another regime for payment of copyright by the cable systems at the moment, and the CRTC did not allow the cable companies to pass the charge through to the subscribers. I think our fee is modest in the context of other costs, and maybe the CRTC would not allow a pass through.

**Senator Forrestall:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Senator MacDonald

[Traduction]

**M. Rock:** Oui, la SOCAN est satisfaite. Nous avons demandé que cet amendement soit déposé et aura les effets que nous souhaitons.

**Le sénateur Graham:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Sénateur Forrestall, ensuite le sénateur MacDonald.

**Le sénateur Forrestall:** Deux fois par année, le sénateur MacDonald s'amenait à Ottawa. Il pensait que tout le monde faisait la même chose. Il pensait également que c'était la façon dont les gens vivaient. Simplement pour résumer ce que je disais tout à l'heure et ce que le sénateur Graham a abordé avec vous, quant à savoir si le projet de loi aura un impact important sur les tarifs qui sont versés. Et ce, en tenant compte particulièrement du fait qu'il y aura peut-être une rétroactivité. J'aimerais que vous ne me donniez pas une réponse hypothétique, mais est-ce que le projet de loi aura un impact sur les tarifs, impact qui pourrait rendre la situation difficile?

**M. Rock:** Oui.

**Le sénateur Forrestall:** Par exemple, est-ce que ces tarifs causeront des problèmes aux gens qui ont un revenu fixe et pour qui la télévision représente une forme très importante de divertissement?

**M. Rock:** Je comprends, sénateur. Je n'ai pas plus d'information à vous donner que M. Ostry. Quel que soit le tarif approuvé, il faudra en tenir compte dans les tarifs d'abonnement mensuel au câble qui, je pense, commencent à 15 \$.

**Le sénateur Forrestall:** Où cela?

**M. Rock:** Pardon?

**Le sénateur Forrestall:** Où est-ce qu'on paie 15 \$ par mois?

**M. Rock:** Bien, 20 \$. L'argent est retiré de mon compte de banque tous les mois, peut-être que je ne remarque plus combien ça coûte.

**Le sénateur Forrestall:** Monsieur Tout-le-monde serait bien ruiné par ces tarifs.

**M. Rock:** Il faut se demander si le CRTC autorisera des frais administratifs ou forcera les sociétés de télédistribution à les absorber, comme il l'a fait pour les droits de retransmission. Il existe aussi un autre régime de paiement des droits d'auteur par les sociétés de télédistribution actuellement, et le CRTC n'a pas permis à ces sociétés d'imputer ces frais à leurs abonnés. Je crois que notre tarif est modeste par rapport aux autres coûts, et peut-être que le CRTC ne permettra pas que ces frais soient absorbés par les clients.

**Le sénateur Forrestall:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Sénateur MacDonald.

[Text]

**Senator MacDonald:** Mr. Chairman, these questions are not necessarily relevant to the particular bill, but I am curious. I just want to go down memory lane for a little bit. When did BMI and CAPAC come together, what year?

**Mr. Rock:** 1990.

**Senator MacDonald:** You were with?

**Mr. Rock:** I was with CAPAC?

**Senator MacDonald:** You were with CAPAC?

**Mr. Rock:** Personally, yes.

**Senator MacDonald:** Why did they come together?

**Mr. Rock:** They came together to end what had been a colonial era. I had worked with CAPAC, Composers, Authors and Publishers Association of Canada. Originally its name was the Canadian Performing Rights Society and was set up in 1925 through the efforts of the British Performing Rights Society. Then it was run jointly by the British Society and the, then American Society, ASCAP, the American Society of Composers, Authors and Publishers. In 1940, ASCAP split up. The broadcasters set up BMI, Broadcast Music Incorporated. BMI then set up a Canadian subsidiary, BMI Canada, which became PROCAN. There were two societies in Canada carrying on essentially the same business, only one group represented one repertory of music and one the other. There was a considerable duplication of effort, and seeing that we are a collective, there is no profit aspect, it did not make any sense to continue an American style set-up in Canada. It was costing Canadians money for no reason. There was no good reason to have a duplication of services. So, the boards of directors of PROCAN and CAPAC got together and decided to end this duplication and to merge.

**Senator MacDonald:** Are there legal problems?

**Mr. Rock:** No.

**Senator MacDonald:** There was no suggestions of cartels or anything of that nature?

**Mr. Rock:** Well, we are in a monopoly.

**Senator MacDonald:** Yes.

**Mr. Rock:** We are a monopoly, but it is called a "natural monopoly," and our rates are set by a copyright board set up by Parliament. There is a full deliberation on our rates, and then some.

[Traduction]

**Le sénateur MacDonald:** Monsieur le président, ces questions ne sont pas nécessairement pertinentes au projet de loi, mais j'aimerais quand même savoir. J'aimerais que l'on retourne un peu en arrière. Quand la BMI et la CAPAC ont-elles fusionné, en quelle année?

**M. Rock:** En 1990.

**Le sénateur MacDonald:** Et vous étiez avec qui à cette époque?

**M. Rock:** Avec la CAPAC.

**Le sénateur MacDonald:** Avec la CAPAC?

**M. Rock:** Moi-même, personnellement.

**Le sénateur MacDonald:** Pourquoi les deux ont-elles fusionné?

**M. Rock:** Pour mettre un terme à une époque coloniale. J'avais travaillé avec la CAPAC, c'est-à-dire la Société canadienne des auteurs, compositeurs et éditeurs de musique. Au départ, elle s'appelait la *Canadian Performing Rights Society* et fut fondée en 1925 grâce aux efforts de la *British Performing Rights Society*. Ensuite, il s'agissait d'une organisation commune dirigée par la Société britannique et l'ASCAP, *American Society of Composers, Authors and Publishers*. En 1940, l'ASCAP s'est séparée. Les diffuseurs ont créé la BMI, *Broadcast Music Incorporated*. La BMI a ensuite fondé une filiale canadienne, BMI Canada, qui est devenue la PROCAN. On avait donc au Canada deux sociétés qui exerçaient essentiellement les mêmes activités, seulement qu'un groupe représentait un répertoire de musique, et l'autre un deuxième répertoire. Il y avait beaucoup de chevauchements, et comme nous étions un organisme collectif sans but lucratif, il était absolument insensé de continuer d'exploiter une organisation de style américain au Canada. Les Canadiens dépensaient de l'argent pour rien. Il n'y avait aucune bonne raison d'offrir les mêmes services. Donc, les conseils d'administration de PROCAN et de CAPAC se sont réunis et ont décidé de mettre un terme à ce chevauchement et de fusionner.

**Le sénateur MacDonald:** Y a-t-il des problèmes d'ordre juridique?

**M. Rock:** Non.

**Le sénateur MacDonald:** Personne n'a parlé de cartel ou de quelque chose du genre?

**M. Rock:** Eh bien, nous sommes un monopole.

**Le sénateur MacDonald:** Oui.

**M. Rock:** Oui, mais ce qu'on appelle un «monopole naturel» et nos tarifs sont établis par une Commission du droit d'auteur créée par le Parlement. Nos tarifs font l'objet de nombreuses discussions.



[Text]

**Senator MacDonald:** Are you saying the coming together of BMI and CAPAC was in the best interest of the people you are serving?

**Mr. Rock:** For sure, plus all the users. There was a double effort to seek out licencees. Every restaurant had to deal with two organizations, not one. It just made things more than doubly complicated. Trying to explain to people why they needed two licences was a challenge.

**Senator MacDonald:** Of the \$66 million you have collected on behalf of your people, how much of that is administrative expenses?

**Mr. Rock:** In 1992 our licence fees from Canada were \$63 million. We collected \$12 million from royalties on account of performances outside of Canada. We had \$15 million in expenses, two million dollars in interest. Our net overhead was \$13 million.

**Senator MacDonald:** How do you go about supporting an increase in a tariff before you talk to anybody about it? How do you buttress your arguments? How do you justify them?

**Mr. Rock:** We go back to the basic principle that composers are entitled to fair compensation for the commercial exploitation of their copyrights and that SOCAN's board of directors makes an assessment of a proposed — we have 20 tariffs covering 20 different uses. There is a different tariff for restaurants, dances, ballparks, et cetera, and there would be an estimation of what would be an appropriate tariff in the context of a particular use and in the context of other related tariffs. That tariff then is in the form of a proposal. The proposal goes to the copyright board. It is published in the *Canada Gazette*, and interested parties are invited then to come forward, the users, and put their positions on the record. Then the copyright board makes a determination of whose figure to take, ours or theirs, or something in the middle.

**Senator MacDonald:** I know how the process works or I used to, but that was not the answer I was looking for.

**Mr. Rock:** I am sorry.

**Senator MacDonald:** Do you go and say: "Last time we appeared before you, Mr. Justice Thorson, as I remember, we had 13,000 composers, and now we have had an upsurge in the birthrate and now we have 19,000"? How do you get the increase?

[Traduction]

**Le sénateur MacDonald:** À votre avis, la fusion de BMI et de CAPAC était-elle dans l'intérêt premier des personnes que vous desservez?

**M. Rock:** Certainement, en plus de celui de tous les utilisateurs. Il fallait obtenir deux permis. Chaque propriétaire de restaurant devait composer avec deux organismes, pas juste un. Cela rendait les choses plus que compliquées. Essayer d'expliquer pourquoi les gens avaient besoin de deux permis, c'était tout un défi.

**Le sénateur MacDonald:** Des 66 millions de dollars que vous avez perçus au nom des gens que vous représentez, combien sont consacrés aux frais administratifs?

**M. Rock:** En 1992, les droits de permis que nous avons perçus au Canada s'élevaient à 63 millions de dollars. Nous avons obtenu 12 millions de dollars en droits sur les représentations à l'extérieur du Canada. Nous avons 15 millions de dollars de dépenses, 2 millions de dollars en intérêts. Nos frais généraux nets s'élevaient à 13 millions de dollars.

**Le sénateur MacDonald:** Comment pouvez-vous appuyer une augmentation de tarif sans en parler à personne au départ? Comment étayez-vous vos arguments? Comment les justifiez-vous?

**M. Rock:** Nous appliquons le principe de base voulant que les compositeurs ont droit à une rémunération équitable pour l'exploitation commerciale de leurs droits d'auteur et que le conseil d'administration de la SOCAN évalue les différents usages qu'on en fait... Nous avons 20 tarifs portant sur 20 usages différents. Il y a un tarif différent pour les restaurants, les salles de danse, les stades de baseball, etc. Et on établit un tarif approprié en fonction d'un usage particulier et au regard d'autres tarifs connexes. Le tarif est ensuite proposé et la proposition est soumise à la Commission du droit d'auteur. On le publie dans la *Gazette du Canada* et les parties intéressées, comme les utilisateurs, sont invitées à faire connaître publiquement leur opinion. La Commission du droit d'auteur prend ensuite une décision, à savoir doit-elle retenir notre tarif ou le sien, ou proposer un juste milieu.

**Le sénateur MacDonald:** Je sais comment ça marche ou comment ça marchait, mais ce n'est pas la réponse que je voulais avoir.

**M. Rock:** Je suis désolé.

**Le sénateur MacDonald:** Est-ce que vous procédez ainsi: «La dernière fois que nous avons comparu devant vous, monsieur le juge Thorson, si je me souviens bien, nous comptons 13 000 membres, et aujourd'hui, en conséquence d'une recrudescence des membres, nous en comptons 19 000»? Comment obtenez-vous votre augmentation?



[Text]

**Mr. Rock:** All factors are taken into account, but we would look more to the use, the commercial exploitation. If there was a certain use being made of music on half a day or something and then it doubled or expanded somehow, naturally we would see that as being possibly a reason to come forward with a higher tariff.

**Senator MacDonald:** And you have a staff that monitors all these things; collects all these things?

**Mr. Rock:** Yes.

**Senator MacDonald:** How big a staff?

**Mr. Rock:** We have 210 people with five offices across Canada.

**The Chairman:** Are there any further questions any Honourable Senators would like ask? If not, Mr. Rock, Mr. Spurgeon, and Mr. Cousineau, I wish to thank for being with us this morning. We appreciate your views. Your views are very influential and important to us. We will try to deal with this bill as soon as possible. There are other witnesses who want to be heard. I would ask Senators to stay for a brief *in camera* meeting to discuss future business of the committee.

Thank you very, very much.

The committee continued *in camera*

[Traduction]

**M. Rock:** On tient compte de tous les facteurs, mais davantage de l'utilisation, de l'exploitation commerciale. Si, par exemple, on utilisait de la musique une demi-journée et que l'utilisation doublait ou prenait de l'expansion, naturellement, nous considérerions que cela est une raison de demander un tarif plus élevé.

**Le sénateur MacDonald:** Et vous avez du personnel qui surveille tout cela, qui recueille tout?

**M. Rock:** Oui.

**Le sénateur MacDonald:** Combien d'employés comptez-vous?

**M. Rock:** Nous comptons 210 personnes réparties dans cinq bureaux dans tout le Canada.

**Le président:** Les honorables sénateurs aimeraient-ils poser d'autres questions? Sinon, messieurs Rock, Spurgeon et Cousineau, je vous remercie d'être venus ce matin. Nous apprécions votre opinion qui a certainement une très grande influence et qui est importante pour nous. Nous tenterons d'adopter le projet de loi le plus rapidement possible. D'autres témoins veulent être entendus. Je vais demander aux sénateurs de rester pour que l'on tienne une brève réunion à huis clos afin de discuter des travaux à venir du Comité.

Je vous remercie beaucoup.

La séance se poursuit à huis clos.





*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canada Communication Group — Publishing  
Ottawa, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Groupe Communication Canada — Édition  
Ottawa, Canada K1A 0S9

---

#### WITNESSES—TÉMOINS

*From the Department of Communications:*

Mr. Adam Knelman Ostry, Director General, Cultural  
Industries Policy;  
Ms. Danielle Bouvet, Director, Economic and Copyright  
Policy;  
Ms. Nicole Cloutier, Q.C., Senior Counsel, Legal Services.

*From the Society of Composers, Authors and Music  
Publishers of Canada:*

Mr. Michael Rock, General Manager,  
Mr. Paul Spurgeon, Legal Counsel,  
Mr. François Cousineau.

*Du ministère des communications:*

M. Adam Knelman Ostry, directeur général, politiques des  
industries culturelles;  
Ms. Danielle Bouvet, directrice, politiques économiques et  
droit d'auteur;  
Ms. Nicole Cloutier, C.R., avocat-conseil, Services  
juridiques.

*De la Société canadienne des auteurs, compositeurs et  
éditeurs de musique:*

M. Michael Rock, directeur général;  
M. Paul Spurgeon, conseiller juridique;  
M. François Cousineau.





Third Session  
Thirty-fourth Parliament, 1991-92-93

Troisième session de la  
trente-quatrième législature, 1991-1992-1993

## SENATE OF CANADA

## SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Chairman:*  
The Honourable DONALD H. OLIVER, Q.C.

*Président:*  
L'honorable DONALD H. OLIVER, c.r.

Wednesday, April 28, 1993

Le mercredi 28 avril 1993

Issue No. 30

Fascicule n° 30

**First and complete Proceedings on:**  
Consideration of amendments by the House of  
Commons to Bill S-8, An Act to regulate the  
manufacture and importation of motor vehicles and  
motor vehicle equipment to reduce the risk of death,  
injury and damage to property and the environment.

**Premier et unique fascicule concernant:**  
Étude des amendements apportés par la Chambre des  
communes au projet de loi S-8, Loi régissant la  
fabrication et l'importation des véhicules et  
équipements automobiles en vue de limiter les  
risques de mort et de dommages corporels, matériels  
et environnementaux.

INCLUDING:  
THIRTEENTH REPORT OF THE COMMITTEE  
(Report on amendments by the  
House of Commons to Bill S-8)

Y COMPRIS:  
TREIZIÈME RAPPORT DU COMITÉ  
(Rapport sur les amendements apportés par la  
Chambre des communes au projet de loi S-8)

WITNESSES:  
(See back cover)

TÉMOINS:  
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Donald H. Oliver, *Q.C.*, *Chairman*

The Honourable B. Alasdair Graham, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams, Atkins, Buchanan, Eyton, Forrestall, * Frith (or Molgat), MacDonald (Halifax),	* Murray (or Lynch-Staunton), Perrault, Petten, Spivak, Stollery.
---	--

\* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable Donald H. Oliver, c.r.

*Vice-Président:* L'honorable B. Alasdair Graham

et

Les honorables sénateurs:

Adams, Atkins, Buchanan, Eyton, Forrestall, * Frith (ou Molgat), MacDonald (Halifax),	* Murray (ou Lynch-Staunton), Perrault, Petten, Spivak, Stollery.
---	--

\* *Membres d'office*

(Quorum 4)

## ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Minutes of Proceedings of the Senate*, Tuesday, March 30, 1993:

Consideration of amendments by the House of Commons to Bill S-8, An Act to regulate the manufacture and importation of motor vehicles and motor vehicle equipment to reduce the risk of death, injury and damage to property and the environment:

*Clause 7*

Strike out lines 21 to 33 on page 5, and substitute the following therefor:

“(2) Except as otherwise provided by the regulations, a vehicle that has been sold at the retail level in the United States and that fails to satisfy an applicable requirement of section 5 or 6 may be imported into Canada notwithstanding that section if the person importing the vehicle makes a declaration in the prescribed form and manner that, before the vehicle is presented for registration under the laws of a province, the vehicle

- (a) will be made to conform to that requirement; and
- (b) will be certified in the prescribed form and manner to so conform by such person as may be designated by the regulations.”

Add immediately after line 44 on page 5, the following:

“(4) A vehicle that is imported into Canada must conform to the standard prescribed for the class of equivalent non-imported vehicle, or made to conform to this standard prior to the presentation for registration under the laws of a province.”

The Honourable Senator Oliver moved, seconded by the Honourable Senator Beaulieu, that the amendments be concurred in.

After debate,

With leave of the Senate and pursuant to Rule 31, the motion was withdrawn.

The Honourable Senator Oliver moved, seconded by the Honourable Senator Johnson, that the amendments be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was adopted.

## ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Procès-verbaux du Sénat* du mardi 30 mars 1993:

Étude des amendements apportés par la Chambre des communes au projet de loi S-8, Loi régissant la fabrication et l'importation des véhicules et équipements automobiles en vue de limiter les risques de mort et de dommages corporels, matériels et environnementaux:

*Article 7*

Retrancher les lignes 18 à 29, à la page 5, et les remplacer par ce qui suit:

«(2) Sauf disposition contraire prévue par règlement et par dérogation aux articles 5 ou 6, un véhicule vendu aux États-Unis et non conforme à l'une de leurs prescriptions peut être importé si l'importateur déclare, selon les modalités réglementaires, que, avant sa présentation pour immatriculation sous le régime des lois d'une province, le véhicule sera rendu conforme à la prescription et sera attesté, selon les modalités réglementaires, conforme par la personne qui peut être désignée à ces fins par règlement.»

Ajouter après la ligne 40, à la page 5, ce qui suit:

«(4) un véhicule qui est importé au Canada doit se conformer à la norme prescrite pour la catégorie équivalente de véhicules non importés, ou être rendu conforme à cette norme avant sa présentation pour immatriculation sous le régime des lois d'une province.»

L'honorable sénateur Oliver propose, appuyé par l'honorable sénateur Beaulieu, que les amendements soient adoptés.

Après débat,

Avec la permission du Sénat et conformément à l'article 31 du Règlement, la motion est retirée.

L'honorable sénateur Oliver propose, appuyé par l'honorable sénateur Johnson, que les amendements soient déferés au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

*Le greffier du Sénat*  
Gordon L. Barnhart  
*Clerk of the Senate*



## MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, April 28, 1993  
(31)

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, met this day in Room 250-East Block, at 3:05 p.m., the Chairman, the Honourable Senator Donald H. Oliver, Q.C., presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Atkins, Buchanan, Forrestall, Graham, MacDonald (Halifax), Oliver, Petten and Spivak (8).

*In attendance:* Mr. John Christopher and Mr. Dan Shaw from the Research Branch of the Library of Parliament

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate

WITNESSES:

From Transport Canada:

Madame Micheline Desjardins-Chase, Assistant Deputy Minister, Surface;

Mr. Chris Wilson, Director General, Road Safety and Motor Vehicle Regulation;

Mr. Malcolm McHattie, Chief, Advanced Engineering and Special Projects;

Mr. Jeremy Hill, Legal Counsel.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Tuesday, March 30, 1993, the Committee began its consideration of the amendments by the House of Commons to Bill S-8, *An Act to regulate the manufacture and importation of motor vehicles and motor vehicle equipment to reduce the risk of death, injury and damage to property and the environment*.

Madame Micheline Desjardins-Chase, Assistant Deputy Minister, Surface; of Transport Canada made an opening statement along with the other witnesses answered questions

The Honourable Senator MacDonald (Halifax) moved, — That the Committee concur with the amendments by the House of Commons to Bill S-8 and, that the Chairman report the decision of the Committee to the Senate

The question being put on the Motion, — it was agreed.

At 3:15 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

## PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le mercredi 28 avril 1993  
(31)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 05, dans la salle 250 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable sénateur Donald H. Oliver, c.r. (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Atkins, Buchanan, Forrestall, Graham, MacDonald (Halifax), Oliver, Petten et Spivak (8).

*Présents:* M. John Christopher et M. Dan Shaw du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement.

*Également présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

TÉMOINS:

De Transports Canada:

Mme Micheline Desjardins-Chase, sous-ministre adjoint, Surface;

M. Chris Wilson, directeur général, Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile;

M. Malcolm McHattie, chef, Techniques avancées et projets spéciaux;

M. Jeremy Hill, conseiller juridique.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 30 mars 1993, le Comité entreprend l'étude des amendements apportés par la Chambre des communes au projet de loi S-8, *Loi régissant la fabrication et l'importation des véhicules et équipements automobiles en vue de limiter les risques de mort et de dommages corporels, matériels et environnementaux*.

Mme Micheline Desjardins-Chase, sous-ministre adjoint (Surface), Transports Canada, fait une déclaration et, avec les autres témoins, répond aux questions.

L'honorable sénateur MacDonald (Halifax) propose, — Que le Comité approuve les modifications apportées par la Chambre des communes au projet de loi S-8 et que le président fasse rapport de la décision du Comité au Sénat.

La question, mise aux voix, est adoptée.

À 15 h 15, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité  
Denis Robert  
Clerk of the Committee

## EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, April 28, 1993

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred the amendments to Bill S-8, to regulate the manufacture and importation of motor vehicles and motor vehicle equipment to reduce the risk of death, injury and damage to property and the environment, met this day at 3:00 p.m. to give consideration to those amendments.

**Senator Donald Oliver** (*Chairman*) in the Chair.

**The Chairman:** I would like to call to order the Wednesday, April 28 meeting of the Senate Standing Committee on Transport and Communications. I would like to extend a welcome to our witnesses and our guests. Perhaps I could ask Madam Desjardins-Chase to introduce those with her.

**Ms Micheline Desjardins-Chase, Assistant Deputy Minister, Surface, Transport Canada:** Thank you, Mr. Chairman. With me are Mr. Chris Wilson, Director General of the Road Safety directorate; Malcolm McHattie, the chief officer who has been following this work very closely; and Mr. Jeremy Hill, legal counsel.

**The Chairman:** Do you have an opening statement to go with your analysis of Bill S-8?

**Ms Desjardins-Chase:** Yes, I have a very short one.

Mr. Chairman, honourable senators, I am pleased to discuss Bill S-8, a bill to amend and update the existing Motor Vehicle Safety and Motor Vehicle Tire Safety Acts. Its provisions will improve the ability of the government to regulate motor vehicle manufacturers and importers to insure that the best available safety and emission-control measures are incorporated into the vehicles we drive and share the road with.

As you know, Bill S-8 was first tabled in the Senate on March 17, 1992. After second reading debate, opened by Senator Oliver, it was examined by the Standing Committee on Legal and Constitutional Affairs chaired by Senator Nurgitz. It was passed on June 19 with some amendments of a detailed and legal nature.

In the Commons the bill was referred to the Standing Committee on Transport which heard from 13 witnesses, the majority concerned with vehicle importation. The committee reported the bill for third reading with two amendments to the importation provisions. One clarifies the authority for

## TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 28 avril 1993

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel ont été déférés les amendements au projet de loi S-8, régissant la fabrication et l'importation des véhicules et équipements automobiles en vue de limiter les risques de mort et de dommages corporels, matériels et environnementaux, se réunit aujourd'hui, à 15 heures, pour les examiner.

**Le sénateur Donald Oliver** (*président*) est au fauteuil.

**Le président:** Je déclare ouverte la séance du mercredi 28 avril 1993 du Comité sénatorial permanent des transports et des communications. Je tiens d'abord à souhaiter la bienvenue à nos témoins et invités. Je demanderais à Mme Desjardins-Chase de bien vouloir nous présenter les personnes qui l'accompagnent.

**Mme Micheline Desjardins-Chase, sous-ministre adjoint, Groupe de surface, Transports Canada:** Je vous remercie, monsieur le président. Je suis accompagnée de M. Chris Wilson, Directeur, Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile, M. Malcolm McHattie, chef de service, qui a suivi ce dossier de très près, et M. Jeremy Hill, conseiller juridique.

**Le président:** Souhaitez-vous faire une déclaration liminaire pour accompagner votre analyse du projet de loi S-8?

**Mme Desjardins-Chase:** Oui, monsieur le président; elle est très courte.

Monsieur le président, honorables sénateurs, c'est avec plaisir que je suis là pour discuter avec vous du projet de loi S-8, modifiant et mettant à jour les actuelles Loi sur la sécurité des véhicules automobiles et Loi sur la sécurité des pneus de véhicule automobile. Ses dispositions permettront au gouvernement de mieux réglementer les fabricants et importateurs de véhicules automobiles de manière à ce que ceux que nous conduisons et qui roulent sur nos routes soient dotés des meilleurs dispositifs de sécurité et de contrôle des émissions de gaz d'échappement.

Comme vous le savez, le projet de loi S-8 a été présenté au Sénat le 17 mars 1992. Après le débat de deuxième lecture, ouvert par le sénateur Oliver, il a été examiné par le Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles, présidé par le sénateur Nurgitz. Il a été adopté le 19 juin avec quelques amendements de nature technique et juridique.

Aux Communes, il a été déféré au Comité permanent des transports, qui a entendu 13 témoins, dont la plupart s'intéressaient surtout à l'importation des véhicules. Le comité a fait rapport du projet de loi pour la troisième lecture avec deux amendements aux dispositions relatives à l'importation.



*[Text]*

appropriate monitoring and the other specifically requires imported vehicles to meet the same standards as Canadian vehicles. Both amendments enhance the bill and reflect views expressed by the witnesses.

The rest of Bill S-8 is as originally tabled. There has been significant support from industry, environmental groups and others for the updated legislation and its thrust to make existing Canadian motor vehicle safety and emission control regulations more efficient.

I will ask Mr. Chris Wilson to say a few words about the amendments made in the Commons committee.

**Mr. Chris Wilson, Director General, Road Safety and Motor Vehicle Regulation:** I will confine my remarks to section 7(2), the section amended by the Commons.

As Madam Desjardins-Chase has said, the focus of the witnesses was on importation. There was a great deal of emphasis placed by these witnesses on the need for tight control and effective management of vehicles coming into the country. There was concern not only for the safety of vehicles, but also for the risk of stolen vehicles or rebuilt vehicles, vehicles that had been damaged and reconstructed, entering the country.

Second, there was concern that vehicles imported by private citizens should be treated the same way as vehicles manufactured by manufacturers in Canada.

This was the core of the two amendments. The one amendment was laid out to clarify that the government had the authority to contract out the control mechanisms. There was concern that controlling 100,000 or 200,000 vehicles coming across the border, one at a time, would be a difficult and expensive job for the government.

The amendment which states that these vehicles will be certified in the form and manner required by such person as designated by the regulations, allows us to designate someone other than ourselves; an automobile association, a private corporation, the Canadian Standards Association or any such group yet to be determined. It does not require us to do that, but it leaves that option. We thought we had the authority under the original legislation, but there was a difference of opinion as to whether we really did. This makes the point very clear.

*[Traduction]*

L'un d'eux précise les pouvoirs relatifs à la surveillance, afin qu'elle soit adéquate, tandis que l'autre exige expressément que les véhicules importés soient conformes aux mêmes normes que les véhicules fabriqués au Canada. Tous deux améliorent le projet de loi et traduisent les avis exprimés par les témoins.

Le reste du projet de loi est inchangé. La mise à jour des lois visées et son objectif, qui est de rendre plus efficaces les règlements canadiens sur la sécurité des véhicules automobiles et sur le contrôle de leurs émissions, ont été bien accueillis par l'industrie, les groupes environnementaux et d'autres intervenants.

Je demanderais maintenant à M. Chris Wilson de dire quelques mots au sujet des amendements apportés par le comité des Communes.

**M. Chris Wilson, directeur, Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile:** Je vais m'en tenir au paragraphe 7(2) du projet de loi, celui que le comité des Communes a amendé.

Comme Mme Desjardins-Chase l'a dit, les témoins se souciaient surtout des véhicules importés au Canada. Ils ont beaucoup insisté sur la nécessité de contrôles stricts et d'une bonne gestion de ces véhicules. Ils attachaient de l'importance non seulement à leur caractère sécuritaire, mais aussi au risque que des véhicules volés ou retapés, c'est-à-dire des véhicules qui ont été endommagés et remis à neuf, soient importés au Canada.

Deuxièmement, ils tenaient aussi à ce que les véhicules achetés aux États-Unis par des particuliers du Canada soient traités de la même manière que ceux qui sont fabriqués au Canada.

Les deux amendements portent surtout là-dessus. L'un d'eux visait à préciser que le gouvernement a le pouvoir de confier à des entreprises privées les opérations de contrôle. L'on craignait qu'il n'ait du mal à contrôler un par un les 100 000 ou 200 000 véhicules qui traversent la frontière chaque année et que cela ne lui coûte très cher.

L'amendement qui prévoit que ces véhicules seront certifiés conformes à nos normes selon les modalités réglementaires exigées par la personne affectée au contrôle des véhicules par règlement nous permet de confier cette tâche à des personnes autres que des fonctionnaires; il peut s'agir d'une association automobile, d'une entreprise privée, de l'Association canadienne de normalisation ou de tout autre organisme que le gouvernement peut choisir. Le projet de loi ne nous oblige pas à recourir à des services extérieurs, mais nous en laisse la possibilité. Nous pensions que le projet de loi original nous conférait ce pouvoir, mais il n'y avait pas unanimité là-dessus. Cet amendement ne laisse aucun doute possible.



*[Text]*

The second amendment was to specify that vehicles brought in by private individuals, or in any manner, must conform to the same standards as vehicles manufactured in the country. The original bill left some options. It would allow this to happen. It would have allowed regulations that could be applied equally to both, but recognizing that vehicles imported by individuals have a different history. They are used. The person bringing them in does not have access to the records of testing and so on. We thought that in the future there may be a requirement to have a different set of regulations or a different requirement for these people than for General Motors in Oshawa, for example.

The feeling was that this should not be allowed, that there should be a clear, level playing field, that the people who manufacture vehicles in this country to Canadian safety and emission standards should not have to compete with vehicles that are manufactured to some other standard. That is the requirement now and that seems like a reasonable requirement. That amendment lessens the options by one but it certainly is not an unmanageable or unreasonable constraint on the government.

These were the two amendments and the objectives as we understand them.

**The Chairman:** Thank you very much. As you know, the essence of this bill was before the Senate and a Senate committee before, so you were quite proper in confining the gist of your remarks to the two new amendments.

I have one question, perhaps for your lawyer. Is there anything in these two amendments that in any way varies, alters, changes or offends any of the other sections of this bill which would render them inconsistent with the purpose of the bill when the two amendments were brought in? Have you checked each of the clauses to ensure that they remain unaltered?

**Mr. Jeremy Hill, Legal Counsel:** We have looked at these new amendments in light of the bill. We have spoken to our drafters and have read them in connection with the rest of the bill. We are content that they do not offend or derogate from any of the authorities that exist in the bill as it currently stands. We think they are more precise and enhance the authorities which the government currently has. It was of some assistance that these proposals were made in the Commons. We are content that they do not in any way negatively affect the legislation as it was initially presented to the Senate.

*[Traduction]*

Le deuxième amendement visait à préciser que les véhicules importés au Canada par des particuliers, de quelque façon que ce soit, doivent être conformes aux mêmes normes que les véhicules fabriqués au Canada. Le projet de loi original prévoyait quelques exceptions qui auraient permis à des particuliers d'importer des véhicules non conformes à nos normes. Les règlements se seraient appliqués également aux deux types de véhicules, mais auraient reconnu que les véhicules importés par des particuliers sont différents, en ce sens qu'ils sont usagés. Les personnes qui les importent au Canada n'ont pas accès aux résultats des essais, et cetera. Nous avons cru qu'un jour, ces gens-là pourraient ne pas être assujettis aux mêmes exigences que General Motors, d'Oshawa, par exemple.

Tous estimaient qu'il ne fallait pas permettre cela, que tous devaient être régis par les mêmes règles du jeu, que les véhicules fabriqués au Canada selon nos normes de sécurité et d'émission ne devaient pas avoir à concurrencer des véhicules fabriqués selon d'autres normes. Le projet de loi exige maintenant que tous soient conformes à nos normes, ce qui ne nous semble pas exagéré. Cet amendement élimine une des possibilités initialement offertes, mais il ne représente certainement pas pour le gouvernement une contrainte déraisonnable ou impossible à gérer.

Voilà les deux amendements des Communes et les objectifs visés, tels que nous les comprenons.

**Le président:** Je vous remercie. Comme vous le savez, le Sénat et le comité sénatorial se sont déjà penchés sur la teneur du projet de loi; il était donc pertinent de vous en tenir aux deux nouveaux amendements.

J'aurais une question à poser, à laquelle votre conseiller juridique serait peut-être mieux placé pour répondre. Ces deux amendements comportent-ils quoi que ce soit qui puisse modifier d'une façon ou d'une autre les autres dispositions du projet de loi, y être contraire ou les rendre incompatibles avec l'objet du projet de loi? Avez-vous vérifié chaque article du projet de loi pour vous assurer que ces amendements ne changent rien à rien?

**M. Jeremy Hill, conseiller juridique:** Après avoir examiné les deux amendements à la lumière du projet de loi, en avoir discuté avec nos rédacteurs et les avoir lus en tenant compte des autres dispositions, nous sommes convaincus qu'ils ne réduisent en rien les pouvoirs conférés par le projet de loi dans sa forme actuelle. Nous sommes d'avis qu'ils précisent le projet de loi et accroissent les pouvoirs dont dispose actuellement le gouvernement. Qu'ils aient été proposés aux Communes présente un certain avantage. Nous sommes convaincus qu'ils n'affaiblissent en rien le projet de loi initialement présenté au Sénat.

[Text]

**The Chairman:** That is your opinion. Did you run those by the Justice lawyers, the draftspeople, as well?

**Mr. Hill:** Yes. I am the Justice lawyer on the file, so I asked myself the question. Yes, we went through and consulted with our drafters specifically.

**Senator Graham:** I am glad that the Justice lawyer is not in conflict, at least in his own mind, and it is great that he can have meetings with himself.

Senator Oliver asked the two logical questions which I would have asked. I have only one question and perhaps a comment.

Have you had any new representations from motor vehicle companies, used car dealers, consumer groups or any other interested citizens or groups objecting to or in support of the amendments?

**Mr. Wilson:** Certainly the dealers have indicated support for these amendments. In fact, they really form the genesis of what the dealers have been proposing all along and did in previous representations. We have not had any formal representations, but we have had discussions with both the manufacturers and the dealers and they support the principle.

**Senator Graham:** So you have not had any major objectors to the amendments?

**Mr. Hill:** None at all.

**Senator Graham:** Mr. Chairman, I spoke on this legislation before it was referred to another committee on March 25, 1992. I made my views known then. I have no problems with the amendments which were passed in the other place. Those are my comments.

**The Chairman:** Are there any further questions?

**Senator MacDonald:** I move that we report the bill without amendment.

**The Chairman:** Is that agreed, honourable senators?

**Hon. Senators:** Agreed.

The committee adjourned.

[Traduction]

**Le président:** C'est votre avis. Mais avez-vous demandé le leur aux conseillers juridiques du ministère de la Justice, aux rédacteurs, et cetera?

**M. Hill:** Oui. Comme je suis le conseiller juridique du ministère de la Justice affecté à ce dossier, je me suis posé la question. Nous avons examiné toutes les possibilités et avons consulté nos rédacteurs sur ce point précis.

**Le sénateur Graham:** Je suis heureux que le conseiller juridique du ministère de la Justice soit d'accord avec lui-même; c'est magnifique qu'il puisse se consulter de la sorte.

Le sénateur Oliver a posé les deux questions que la logique dictait et que j'aurais moi-même posées. J'en ai une seule autre, et j'aurais peut-être une observation à faire.

Avez-vous reçu des fabricants de véhicules automobiles, de revendeurs de voitures usagées, de groupes de protection des consommateurs ou de tout autre organisme de nouveaux avis favorables ou défavorables aux amendements?

**M. Wilson:** Les revendeurs se sont dits tout à fait d'accord. En fait, ces amendements expriment l'essence même de ce que les concessionnaires et revendeurs proposent depuis le début et qu'ils proposaient déjà lors de consultations antérieures. Nous ne les avons pas consultés officiellement, mais nous avons constaté, lors de nos entretiens avec les fabricants et des vendeurs, qu'ils souscrivent tous aux principes à la base de ces amendements.

**Le sénateur Graham:** Donc, personne n'était vraiment contre?

**M. Hill:** Non, personne.

**Le sénateur Graham:** Monsieur le président, je suis intervenu au sujet de ce projet de loi avant qu'il ne soit déféré à un autre comité, le 25 mars 1992. J'ai alors dit ce que je pensais. Je ne trouve rien à redire aux amendements adoptés à l'autre endroit. Je n'ai rien à ajouter.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions?

**Le sénateur MacDonald:** Je propose que nous fassions rapport du projet de loi sans amendement.

**Le président:** Êtes-vous d'accord, honorables sénateurs?

**Des voix:** D'accord.

La séance est levée.























*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canada Communication Group — Publishing  
Ottawa, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Groupe Communication Canada — Édition  
Ottawa, Canada K1A 0S9

---

#### WITNESSES—TÉMOINS

##### *From Transport Canada:*

Madame Micheline Desjardins-Chase, Assistant Deputy  
Minister, Surface;  
Mr. Chris Wilson, Director General, Road Safety and  
Motor Vehicle Regulation;  
Mr. Malcolm McHattie, Chief, Advanced Engineering and  
Special Projects;  
Mr. Jeremy Hill, Legal Counsel.

##### *Du Transports Canada:*

Mme Micheline Desjardins-Chase, sous-ministre adjoint,  
Surface;  
M. Chris Wilson, directeur général, Direction de la sécurité  
routière et de la réglementation automobile;  
M. Malcolm McHattie, chef, Techniques avancées et  
projets spéciaux;  
M. Jeremy Hill, conseiller juridique.



Third Session  
Thirty-fourth Parliament, 1991-92-93

## SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

# Transport and Communications

*Chairman:*  
The Honourable DONALD H. OLIVER, Q.C.

Wednesday, May 5 1993

Issue No. 31

**Second Proceedings on:**  
Examination of Bill C-88,  
An Act to amend the Copyright Act

**First and only Proceedings on:**  
Examination of Bill C-83,  
An Act respecting the transportation  
of goods by water

**First and only Proceedings on:**  
Examination of Bill C-97, The Marine Insurance Act

INCLUDING:  
THE FOURTEENTH REPORT  
OF THE COMMITTEE (Bill C-83)  
AND  
THE FIFTEENTH REPORT  
OF THE COMMITTEE (Bill C-97)

WITNESSES:  
(See back cover)

Troisième session de la  
trente-quatrième législature, 1991-1992-1993

## SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Transports et des communications

*Président:*  
L'honorable DONALD H. OLIVER, c.r.

Le mercredi 5 mai 1993

Fascicule n° 31

**Deuxième fascicule concernant:**  
Étude du Projet de loi C-88,  
Loi modifiant la Loi sur le droit d'auteur

**Premier et seul fascicule concernant:**  
Étude de Projet de loi C-83,  
Loi relative au transport des marchandises par eau

**Premier et seul fascicule concernant:**  
Étude de Projet de loi C-97,  
Loi concernant l'assurance maritime

Y COMPRIS:  
LE QUATORZIÈME RAPPORT  
DU COMITÉ (Projet de loi C-83)  
ET  
LE QUINZIÈME RAPPORT  
DU COMITÉ (Projet de loi C-97)

TÉMOINS:  
(Voir à l'endos)

## THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Donald H. Oliver, Q.C., *Chairman*

The Honourable B. Alasdair Graham, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams,	* Murray, P.C.
Atkins,	(or Lynch-Staunton),
Buchanan,	Oliver,
Eyton,	Perrault,
Forrestall,	Petten,
* Frith (or Molgat),	Spivak,
Graham,	Stollery.
MacDonald ( <i>Halifax</i> ),	

\* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

## LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable Donald H. Oliver, c.r.

*Vice-président:* L'honorable B. Alasdair Graham

et

Les honorables sénateurs:

Adams,	* Murray, c.p.
Atkins,	(ou Lynch-Staunton),
Buchanan,	Oliver,
Eyton,	Perrault,
Forrestall,	Petten,
* Frith (ou Molgat),	Spivak,
Graham,	Stollery.
MacDonald ( <i>Halifax</i> ),	

\* *Membres d'office*

(Quorum 4)



## ORDERS OF REFERENCE

Extract from the *Minutes of the Proceedings of the Senate*, Thursday, March 25, 1993:

Resuming the debate on the motion of the Honourable Senator Chaput-Rolland, seconded by the Honourable Senator Beaudoin, for the second reading of Bill C-88, An Act to amend the Copyright Act.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Lynch-Staunton moved, seconded by the Honourable Senator Doyle, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was adopted.

---

Extract from the *Minutes of the Proceedings of the Senate*, Monday, May 3, 1993:

Resuming the debate on the motion of the Honourable Senator MacDonald (*Halifax*), seconded by the Honourable Senator Bolduc, for the second reading of Bill C-83, An Act respecting the transportation of goods by water.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Lynch-Staunton for the Honourable Senator MacDonald (*Halifax*) moved, seconded by the Honourable Senator Doyle, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was adopted.

---

Extract from the *Minutes of the Proceedings of the Senate*, Tuesday, May 4, 1993:

Second reading of Bill C-97, An Act respecting marine insurance.

The Honourable Senator Sylvain moved, seconded by the Honourable Senator DeWare, that the Bill be read the second time.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

## ORDRES DE RENVOI

Extrait des *Procès-verbaux du Sénat* du jeudi 25 mars 1993:

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Chaput-Rolland, appuyée par l'honorable sénateur Beaudoin, tendant à la deuxième lecture du projet de loi C-88, Loi modifiant la Loi sur le droit d'auteur

Après débat,

la motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Lynch-Staunton propose, appuyé par l'honorable sénateur Doyle, que le projet de loi soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

---

Extrait des *Procès-verbaux du Sénat* du lundi, 3 mai, 1993:

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*), appuyée par l'honorable sénateur Bolduc, tendant à la deuxième lecture du Projet de loi C-83, Loi relative au transport des marchandises par eau.

Après débat,

la motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Lynch-Staunton, au nom de l'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*), propose, appuyé par l'honorable sénateur Doyle, que le projet de loi soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

---

Extrait des *Procès-verbaux du Sénat* du mardi 4 mai 1993:

Deuxième lecture du projet de loi C-97, Loi concernant l'assurance maritime.

L'honorable sénateur Sylvain propose, appuyé par l'honorable sénateur DeWare, que le projet de loi soit lu la deuxième fois.

Après débat,

la motion, mise aux voix, est adoptée.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Sylvain moved, seconded by the Honourable Senator Barootes, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was adopted.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Sylvain propose, appuyé par l'honorable sénateur Barootes, que le projet de loi soit déferé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

*Le greffier du Sénat*

Gordon L. Barnhart

*Clerk of the Senate*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

Wednesday, May 5, 1993  
(39)

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, met this day in Room 250-East Block, at 3:15 p.m., the Chairman, the Honourable Senator Donald H. Oliver, Q.C., presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Atkins, Buchanan, Frith, Lewis, MacDonald (*Halifax*), Oliver, Perrault, Petten, Spivak and Sylvain (10).

*In attendance:* Mrs. Monique Hébert, Mr. John Christopher and Mr. Dan Shaw from the Research Branch of the Library of Parliament.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

WITNESSES:

*From the CTV Television Network Ltd.:*

Mr. John Cassaday, President and Chief Executive Officer;

Mr. Gary Maavara, Vice-President, Public Affairs and Sports;

Mr. Gordon Zimmerman, Counsel, of Borden & Elliot, Toronto.

*From the Canadian Cable Television Association:*

Mr. Ken Stein,, President and Chief Executive Officer;

Elizabeth Roscoe, Senior Vice-President, Public Affairs and Regulatory Development.

Mr. Jay Thomson, Vice-President, Legal and Regulatory Affairs.

*From the Society of Composers, Authors and Music Publishers of Canada:*

Mr. Paul Spurgeon, Legal Counsel;

Mr. Y.A. George Hynna, Gowling, Strathy & Henderson.

*From Transport Canada:*

Mr. Bruce Bowie, Director, Marine Policy;

Mr. Alfred Popp, Senior General Counsel;

Mr. John Young, Legal Counsel;

Mr. Robin Carter, Counsel, Admiralty and Maritime Law Section, Department of Justice.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, March 25, 1993, the Committee continued its examination of Bill C-88, *An Act to amend the Copyright Act*.

Mr. Cassaday, Mr. Maavara and Mr. Zimmerman, of the CTV Television Network Ltd. made statements, presented a video and answered questions.

## PROCÈS-VERBAL

Le mercredi 5 mai 1993  
(39)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 15 h 15, dans la pièce 250 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable sénateur Donald H. Oliver, c.r., (*président*).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Atkins, Buchanan, Frith, Lewis, MacDonald (*Halifax*), Oliver, Perrault, Petten, Spivak et Sylvain. (10)

*Présents:* Mme Monique Hébert, M. John Christopher et M. Dan Shaw, du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement.

*Également présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

TÉMOINS:

*Du Réseau de télévision CTV Ltée:*

M. John Cassaday, président et chef de la direction;

M. Gary Maavara, vice-président, Affaires publiques et sports;

M. Gordon Zimmerman, avocat, Borden & Elliot, Toronto.

*De l'Association canadienne de télévision par câble:*

M. Ken Stein, président et chef de la direction;

Elizabeth Roscoe, première vice-présidente, Affaires publiques et évolution de la réglementation;

M. Jay Thomson, vice-président, Affaires juridiques et réglementaires.

*De la Société canadienne des compositeurs, auteurs et éditeurs de musique:*

M. Paul Spurgeon, conseiller juridique;

M. Y.A. George Hynna, Gowling, Strathy & Henderson.

*De Transports Canada:*

M. Bruce Bowie, directeur, Politique maritime;

M. Alfred Popp, avocat général principal;

M. John Young, conseiller juridique;

M. Robin Carter, conseiller juridique, Section de l'Amirauté et du droit maritime.

En conformité avec l'ordre de renvoi adopté par le Sénat, le jeudi 25 mars 1993, le Comité poursuit l'étude du projet de loi C-88, *Loi modifiant la Loi sur le droit d'auteur*.

MM. Cassaday, Maavara et Zimmerman, du Réseau de télévision CTV Ltée, font leur exposé, présentent un document vidéo et répondent aux questions.



## [Text]

Mr. Cassaday tabled with the Committee the following documents:

Letter from Roger T. Hughes of Sim, Hughes, Dimock to Mr. John Cassaday;

Letter from Malcolm E. McLeod of the Patent and Trademark Institute of Canada to Mr. Adam Ostry;

Discussion Outline from CTV Television Network Ltd.;

Brief concerning a white paper on copyright revision prepared by the Joint Copyright Legislation Committee on behalf of the Patent and Trademark Institute of Canada and the Canadian Bar Association;

Letter from Gordon J. Zimmerman from Borden & Elliot to Mr. John Cassaday.

At 4:30 p.m. Mr. Stein made a statement and along with the other witnesses from the Canadian Cable Television Association answered questions.

At 4:50 p.m. Mr. Spurgeon and Hynna from Society of Composers, Authors and Music Publishers of Canada answered questions.

The Honourable Senator Frith moved, — That the Chairman report Bill C-88 to the Senate without amendment.

After debate,

*It was agreed*, — That the debate on the motion be adjourned.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Monday, May 3, 1993, the Committee began its examination of Bill C-83, *An Act respecting the transportation of goods by water* and, pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Tuesday, May 4, 1993, the Committee began its examination of Bill C-97, *An Act respecting marine insurance*.

Mr. Bowie made opening statements and with the assistance of the other witnesses from Transport Canada answered questions.

The Honourable Senator MacDonald (*Halifax*) moved, — That the Chairman report Bill C-83 to the Senate without amendment.

The question being put on the Motion, — it was agreed.

The Honourable Senator Atkins moved, — That the Chairman report Bill C-97 to the Senate without amendment.

The question being put on the Motion, — it was agreed.

The Honourable Senator Petten moved, — That the following budget application (Legislation) be approved and that the Chairman submit same to the Standing Senate Committee on Internal Economy, Budgets and Administration.

## [Traduction]

M. Cassaday dépose auprès du Comité les documents suivants:

Lettre adressée à M. John Cassaday par Roger T. Hughes, de Sim, Hughes, Dimock;

Lettre adressée à M. Adam Ostry, de Malcolm E. McLeod, de l'Institut canadien des brevets et marques;

Plan de travail du Réseau de télévision CTV Ltée;

Mémoire relatif à un livre blanc sur la réforme du droit d'auteur rédigé par le comité conjoint de la législation du droit d'auteur pour le compte de l'Institut canadien des brevets et marques et de l'Association du Barreau canadien;

Lettre adressée à M. John Cassaday, de Gordon J. Zimmerman, de Borden & Elliot.

À 16 h 30, M. Stein fait un exposé, puis, avec l'aide des autres témoins de l'Association canadienne de télévision par câble, répond aux questions.

À 16 h 50, M. Spurgeon et M. Hynna, de la Société canadienne des compositeurs, auteurs et éditeurs de musique, répondent aux questions.

L'honorable sénateur Frith propose que le président présente au Sénat un rapport sur le projet de loi C-88, sans amendement.

Après débat,

*Il est convenu* d'ajourner le débat sur la motion.

En conformité avec l'ordre de renvoi adopté par le Sénat, le lundi 3 mai 1993, le Comité entame l'étude du projet de loi C-83, *Loi relative au transport des marchandises par eau*, et, en conformité avec l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 4 mai 1993, le Comité entame l'examen du projet de loi C-97, *Loi concernant l'assurance maritime*.

M. Bowie fait une déclaration liminaire et, avec l'aide des autres témoins de Transports Canada, répond aux questions.

L'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*) propose que le président présente au Sénat un rapport sur le projet de loi C-83, sans amendement.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Atkins propose que le président présente au Sénat un rapport sur le projet de loi C-97, sans amendement.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Petten propose que la demande d'approbation de budget (législation) qui suit soit approuvée et que le président la présente au Comité sénatorial permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration.

## [Text]

## Summary of Expenditures

Professional and Other Services	\$ 6,750
Transportation and Communications	\$ 2,000
Other Expenditures	<u>\$ 1,250</u>
Total\$	\$ 10,000

After debate,

The question being put on the Motion, — it was agreed.

*It was agreed, —* That the following budget application for the Committee's proposed examination of the report of the National Transportation Act Review Commission, entitled *Competition in Transportation, Policy and Legislation in Review*, tabled in the Senate on March 23, 1993 (Sessional Paper No. 343-912), and other matters relating to transportation be approved in principle and that the Chairman submit same to the Standing Senate Committee on Internal Economy, Budgets and Administration when the motion authorizing the Committee to undertake its proposed special study be adopted.

## Summary of Expenditures

Professional and Other Services	\$ 13,000
Transportation and Communications	\$ 24,300
Other Expenditures	<u>\$ 1,250</u>
Total	\$ 38,550

After debate,

The question being put on the Motion, — it was agreed.

At 5:50 p.m., the Committee continued its deliberation *in camera*.

The Committee considered its future business.

At 6:50 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

## [Traduction]

## Sommaire des dépenses

Services professionnels et autres	6 750 \$
Transport et communications	2 000 \$
Autres dépenses	<u>1 250 \$</u>
Total	10 000 \$

Après débat, la motion, mise aux voix, est adoptée.

*Il est convenu* que la demande d'autorisation de budget qui suit, relative à l'examen projeté par le Comité du rapport de la Commission d'examen de la Loi nationale sur les transports, intitulé *La concurrence dans les transports — Regard sur la politique et la législation*, et déposé au Sénat le 23 mars 1993 (document sessionnel n° 343-912), et à d'autres questions liées au transport soit approuvée en principe et que le président la présente au Comité sénatorial permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration lorsque sera adoptée la motion autorisant le Comité à entreprendre cette étude spéciale.

## Sommaire des dépenses

Services professionnels et autres	13 000 \$
Transport et communications	24 300 \$
Autres dépenses	<u>1 250 \$</u>
Total	38 550 \$

Après débat, la motion, mise aux voix, est adoptée.

À 17 h 50, le Comité poursuit ses délibérations à huis clos.

Le Comité étudie les travaux futurs.

À 18 h 50, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

*Le greffier du Comité*

Denis Robert

*Clerk of the Committee*

## REPORTS OF THE COMMITTEE

Thursday, May 6, 1993

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

## FOURTEENTH REPORT

Your Committee, to which was referred the Bill C-83, *An Act respecting the transportation of goods by water*, has in obedience to its Order of Reference of Monday, May 3, 1993, examined the said Bill and now reports the same without amendment.

Respectfully submitted,

*Le président*

Donald H. Oliver, Q.C.

*Chairman*

Thursday, May 6, 1993

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

## FIFTEENTH REPORT

Your Committee, to which was referred the Bill C-97, *An Act respecting marine insurance*, has in obedience to its Order of Reference of Tuesday, May 4, 1993, examined the said Bill and now reports the same without amendment.

Respectfully submitted,

*Le président*

Donald H. Oliver, Q.C.

*Chairman*

## RAPPORTS DU COMITÉ

Le jeudi 6 mai 1993

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

## QUARTORZIÈME RAPPORT

Votre Comité, auquel a été déféré le Projet de loi C-83, *Loi relative au transport des marchandises par eau*, a, conformément à son ordre de renvoi de lundi 3 mai 1993, étudié ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,

Le jeudi 6 mai 1993

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

## QUINZIÈME RAPPORT

Votre Comité, auquel a été déféré le Projet de loi C-97, *Loi concernant l'assurance maritime*, a, conformément à son ordre de renvoi de mardi 4 mai 1993, étudié ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,



## EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, May 5, 1993

## [Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-88, to amend the Copyright Act; Bill C-83, respecting the transportation of goods by water; and Bill C-97, respecting the Marine Insurance Act, met this day at 3:20 p.m. to give consideration to the bills.

**Senator Donald H. Oliver** (*Chairman*) in the Chair.

**The Chairman:** Honourable senators, I should like to call this meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications to order. I extend a very warm welcome to Mr. Cassaday and officials of CTV who will be making a presentation to us this afternoon on Bill C-88, an act to amend the Copyright Act. I know they have a video, part of which we will be seeing.

First, however, I would call on the Chief Executive Officer of CTV to introduce the others on his panel, and then perhaps make a statement and show us the video.

**Mr. John Cassaday, President and Chief Executive Officer, CTV Television Network Ltd.:** Thank you, Mr. Chairman, and good afternoon. My name is John Cassaday. I am the President of CTV. I am joined this afternoon by Gary Maavara. Mr. Maavara is our Vice-President of Corporate Affairs. Gary's background is in law, and he was previously with the firm of Borden & Elliot.

Also with me today is Gordon Zimmerman. Mr. Zimmerman is a partner in Borden & Elliot and heads their intellectual property group. He has been a member of the intellectual property bar since 1980 and practises exclusively in the field of intellectual property. He is a fellow of the Patent and Trademark Institute of Canada and the author of numerous papers in the field. In fact, he received the SOCAN prize for a paper on copyright in 1980.

Mr. Zimmerman is a member of numerous committees and professional organizations dealing with intellectual property issues. For example, he is Vice Chairman of the Canadian Bar Association Trademarks Committee, and is also chairman of the Canadian Bar Association Committee on Security Interests and Intellectual Property. He will be providing an opinion this afternoon on this issue.

## TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 5 mai 1993

## [Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, qui a été chargé de l'étude du projet de loi C-88 modifiant la Loi sur le droit d'auteur, du projet de loi C-83 relatif au transport des marchandises par eau et du projet de loi C-97, Loi sur l'assurance maritime, se réunit aujourd'hui à 15 h 20 pour examiner les projets de loi en question.

**Le sénateur Donald H. Oliver** (*président*) occupe le fauteuil.

**Le président:** Honorables sénateurs, j'aimerais déclarer ouverte la présente réunion du Comité sénatorial permanent des transports et des communications. Je souhaite la plus chaleureuse des bienvenues à M. Cassaday et aux représentants du réseau CTV, qui, cet après-midi, nous présenteront un témoignage au sujet du projet de loi C-88, loi modifiant la Loi sur le droit d'auteur. Je sais qu'ils ont apporté une bande vidéo dont une partie nous sera présentée.

Premièrement, cependant, j'aimerais demander au chef de la direction du Réseau de télévision CTV Ltée de présenter les autres membres de son groupe et, peut-être, de faire une déclaration et de nous présenter la bande vidéo.

**M. John Cassaday, président et chef de la direction du Réseau de télévision CTV Ltée:** Merci, monsieur le président, et bon après-midi. Je me nomme John Cassaday. Je suis le président du réseau CTV. À mes côtés, aujourd'hui, se trouve Gary Maavara. M. Maavara est vice-président (Opérations et Planification). Ayant des antécédents en droit, il a auparavant travaillé pour le compte du cabinet d'avocats Borden & Elliot.

À mes côtés également, aujourd'hui, se trouve Gordon Zimmerman. M. Zimmerman est associé du cabinet d'avocat Borden & Elliot et dirige leur groupe chargé de la propriété intellectuelle. Depuis 1980, il est membre de la section de la propriété intellectuelle. Il exerce sa profession exclusivement dans ce domaine. Il est membre de l'Institut canadien des brevets et marques du Canada. En outre, il a rédigé de nombreux articles sur le sujet. En fait, il a reçu en 1980 le prix de la SOCAN pour un article portant sur le droit d'auteur.

M. Zimmerman est membre de nombreux comités et organismes professionnels s'intéressant aux problèmes touchant la propriété intellectuelle. Par exemple, il est vice-président du Comité des marques de commerce de l'Association du Barreau canadien. Il est aussi président du comité de la sûreté et de la propriété intellectuelle de l'Association du Barreau canadien. Cet après-midi, il nous présentera un avis sur cette question.

[Text]

I would also like to introduce this afternoon a number of documents for the record. First, there is a discussion outline which will act as a guide for us as we go through the brief presentation that we have to make. Second, there is a presentation which deals more substantially with the issues. Third, we have a letter from Borden & Elliot dated April 30, 1993. Fourth, there is a letter from Sim, Hughes, Dimock dated May 5, 1993 over the signature of Roger T. Hughes.

Mr. Hughes is a senior partner of the firm Sim, Hughes, Dimock in Toronto and a senior member of the intellectual property bar. He has practised for over 20 years in the field of intellectual property, and has probably taken more copyright cases to the Supreme Court of Canada than anyone else in the past 20 years. He is a fellow of the Patent and Trademark Institute of Canada, as well as the author of textbooks on copyright, patent and trademark.

Mr. Hughes has acted as counsel for the Canadian Musical Recording Rights Association, a copyright organization like SOCAN, for many years. He is a member of numerous committees of professional organizations dealing with intellectual property issues. We feel he is well qualified to offer a second opinion on the legal aspects of this bill.

We also have an extract from a Canadian Bar Association brief to include in our materials, as well as a letter from the Patent and Trademark Institute of Canada dated March 17, 1993. Finally, we have a document entitled, "Technical Defects in Bill C-88". Those are the items that we would like to put on the public record, Mr. Chairman.

To open the discussion this afternoon, I state clearly that we have a stake in this measure. Our interest stems from the fact that, as a result of this bill, CTV will be impacted to the tune of about \$3 million a year. Therefore, my company's interest is obvious.

In the course of our investigations we have identified a number of issues that we believe have much broader implications and are worthy of being brought to the attention of this committee. As a body where sober, second thought is a key part of your role, we hope to impress upon you this afternoon that this bill serves no purpose of significance to warrant pushing it ahead, given the risks that we plan to identify to you.

[Traduction]

Cet après-midi, j'aimerais également présenter un certain nombre de documents à consigner au procès-verbal. Premièrement, il y a un document de travail qui nous guidera dans la présentation de notre mémoire. Deuxièmement, il y a une présentation qui traite plus en détail de ces questions. Troisièmement, nous avons une lettre du cabinet d'avocats Borden & Elliot, datée du 30 avril 1993. Quatrièmement, il y a une lettre du cabinet d'avocats Sim, Hughes, Dimock, datée du 5 mai 1993 et portant la signature de Roger T. Hughes.

M. Hughes est associé principal du cabinet d'avocats Sim, Hughes, Dimock de Toronto et membre sénior de la section de la propriété intellectuelle. Depuis plus de 20 ans, il exerce sa profession dans le domaine de la propriété intellectuelle. Au cours des 20 dernières années, il est probablement celui qui a présenté le plus d'affaires ayant trait au droit d'auteur devant la Cour suprême du Canada. Il est membre de l'Institut canadien des brevets et marques, en plus d'avoir écrit des traités sur le droit d'auteur, les brevets et les marques.

Pendant de nombreuses années, M. Hughes a agi comme avocat pour le compte de la *Canadian Musical Recording Rights Association*, organisme qui, comme la SOCAN, s'intéresse au droit d'auteur. Il est membre de nombreux comités qui, au sein d'organismes professionnels, s'intéressent aux problèmes touchant la propriété intellectuelle. Nous avons le sentiment qu'il est parfaitement en mesure de présenter un deuxième avis au sujet des aspects juridiques du projet de loi.

Nous avons également un extrait du mémoire de l'Association du Barreau canadien à inclure dans nos documents, ainsi qu'une lettre de l'Institut canadien des brevets et marques, datée du 17 mars 1993. Finalement, nous avons en main un document portant sur les vices de forme contenus dans le projet de loi C-88. Monsieur le président, ce sont là les éléments que nous aimerions rendre publics et voir consignés dans le procès-verbal.

Cet après-midi, pour lancer la discussion, j'affirmerai sans équivoque que cette mesure représente pour nous un enjeu. Notre intérêt vient du fait qu'advenant l'adoption du projet de loi, le réseau CTV subira des pertes d'environ 3 millions de dollars par année. Par conséquent, l'intérêt de ma société est on ne peut plus manifeste.

Dans le cadre de nos études, nous avons défini un certain nombre de questions qui, à notre avis, auront des répercussions bien plus larges et méritent d'être portées à l'attention des membres du comité. En votre qualité d'organisme dont l'un des rôles principaux consiste à réfléchir de façon mesurée et approfondie, nous espérons pouvoir vous convaincre que le projet de loi ne sert aucune fin suffisant à justifier qu'on aille de l'avant, étant donné les risques que nous entendons définir pour vous.



[Text]

Mr. Chairman, you mentioned that it may not be necessary for me to get into a detailed discussion of CTV. With that in mind, perhaps, I will make just a couple of very brief points before we begin to discuss the legal aspects of this bill.

CTV is a national English service. We have what I refer to as a barter-style service with our affiliates across the country, similar to the arrangement that Molson has with CBC in the presentation of *Hockey Night in Canada*. We pay for the time we secure from our affiliates. They, in turn, get access to programming and advertising time adjacent to the programs that we offer them. In return for this, Canadians receive an alternative news, sports and popular program service to the publicly-run and owned CBC.

At this point, Mr. Chairman, I should like to turn the floor over to Mr. Zimmerman to discuss the technical or legal flaws in this bill. I will then ask Mr. Maavara to comment on some of the non-technical areas that relate to our arguments on the issue of barter.

**Mr. Gordon Zimmerman, Counsel, Borden & Elliot:** Mr. Chairman, the seeds for Bill C-88 were probably sown in a 1954 decision of the Exchequer Court of Canada called *Canadian Admiral and Rediffusion*. In that case, the issue was whether cable companies were liable for transmissions to their subscribers. The court held, among other things, that transmissions by cable to its subscribers were a series of private performances, rather than a performance in public. That decision stood until the end of 1992.

In 1989, pursuant to the free trade agreement obligation, the retransmission regime was introduced. Cable companies were sought to be held liable for retransmission of distant broadcasts for all copyright works, not just musical works. Indeed, cable companies have been held liable and are paying about \$50 million a year in retransmission royalties, as I understand it.

Ostensibly, Bill C-88 was introduced to get around the problem created by the *Canadian Admiral and Rediffusion* case. In my view, there were more than two ways of solving that problem. There is at least one simple way to solve the problem created by *Canadian Admiral*. There could have been introduced into the act a deeming provision which

[Traduction]

Monsieur le président, vous avez mentionné qu'il n'était pas nécessaire que je me livre à une présentation détaillée du réseau CTV. Avec ces remarques en tête, je me permettrai peut-être de faire de très brefs commentaires avant que nous n'entreprenions la discussion au sujet des aspects juridiques du projet de loi.

Le réseau CTV offre un service national en langue anglaise. Avec nos sociétés affiliées de tout le pays, nous utilisons ce que je désignerais comme un service axé sur le troc publicitaire, analogue à l'entente qui lie Molson au réseau anglais de Radio-Canada pour la présentation de *Hockey Night in Canada*. Nous payons pour le temps d'antenne que nous achetons à nos sociétés affiliées. En retour, elles ont accès à la programmation et à la publicité relatives aux émissions que nous leur proposons. En échange, les Canadiens ont droit à un service offrant des émissions d'information, sportives et populaires, différentes de celles que présente le réseau anglais de Radio-Canada, société d'État exploitée à même des fonds publics.

À ce moment-ci, monsieur le président, j'aimerais demander à M. Zimmerman de discuter des lacunes techniques ou juridiques contenues dans le projet de loi. Je demanderai ensuite à M. Maavara de commenter certains des aspects non techniques ayant trait à nos arguments au sujet de la question du troc publicitaire.

**M. Gordon Zimmerman, avocat, Borden & Elliot:** Monsieur le président, les racines du projet de loi C-88 remontent probablement à un arrêt rendu en 1954 par la Cour de l'Échiquier du Canada intitulé *Canadian Admiral and Rediffusion*. Dans cette affaire, la question était de savoir si les sociétés de câblodistribution avaient la responsabilité d'assurer la transmission à leurs abonnés. La cour a statué, entre autres choses, que la transmission par câble aux abonnés représentait une série de représentations privées plutôt qu'une représentation en public. La décision a été maintenue jusqu'à la fin de 1992.

En 1989, dans le contexte des obligations découlant de l'accord de libre-échange, on a introduit le régime de la retransmission. Les sociétés de câblodistribution ont été tenues responsables de la retransmission des émissions produites à distance pour toutes les oeuvres visées par le droit d'auteur, et non seulement pour les oeuvres musicales. En fait, les sociétés de câblodistribution ont été tenues responsables et, d'après ce que je crois comprendre, elles paient environ 50 millions de dollars par année en droits de retransmission.

De toute évidence, le projet de loi C-88 a été présenté pour contourner le problème posé par l'arrêt *Canadian Admiral and Rediffusion*. Selon moi, il y avait plus de deux façons de résoudre le problème. Il existe tout au moins un moyen simple de régler le problème posé par cet arrêt. On aurait pu introduire dans la loi une disposition déterminative qui aurait fait des



## [Text]

would have deemed transmissions by cable companies to their subscribers to be performances in public. In my submission, that would have overturned the *Canadian Admiral* case, insofar as it related to cable.

Instead, Bill C-88 attempts to solve the problem by changing the definition of musical work. In doing that, Bill C-88 creates problems which, in my view, go far beyond the interests of SOCAN. By changing the definition of musical work, the requirement for fixation of musical works has been eliminated from the Copyright Act. Copyright protects the form of expression of ideas rather than the ideas themselves. Something in your head is not protected, not able to be so; it must be expressed in a specific form and fixed, such as a painting on a wall, a photograph, or a book. In the case of a musical work, it was the musical work in written form. There may be other ways of fixing musical works. However, fixation is essential to certainty in the field of copyright.

If you eliminate the requirement for fixation of musical works, I could conceive a song in my head, for example, and later sue you for infringement of copyright without ever having to prove that I have conceived it by writing it down. It would be as if someone painted a picture and I said, "That infringes my copyright because that was my idea."

The Canadian Bar Association and the Patent and Trade-mark Institute of Canada have commented on the need for fixation in copyright on a couple of occasions. The first occasion was at the time of Phase I of copyright reform. We have included in our materials the brief submission that committee made at that time.

More recently, there has been a comment with respect to draft Phase II copyright reform legislation. That draft legislation subjects those who see it to an obligation of confidentiality. I have not reproduced any section of that act, as I am not allowed to. What I have done is simply to excerpt some comments on submissions made by the CBA-PTIC committee to the director of policy, Mr. Ostry, insofar as they relate to the issue of fixation and the requirement for fixation.

It is not just me alone who is saying this. The United States and the United Kingdom, for example, both retain a requirement for fixation. They both feel it is important.

I said earlier that the *Canadian Admiral and Rediffusion* decision had effect up until 1992. In 1991, the Federal Court Trial Division ruled that SOCAN could maintain a tariff

## [Traduction]

transmissions assurées par les sociétés de câblodistribution à leurs abonnés une représentation en public. À mon avis, cela aurait infirmé les conclusions de l'arrêt en question, du moins en ce qui a trait à la câblodistribution.

Plutôt, le projet de loi C-88 tente de résoudre le problème au moyen de la transformation de la définition d'oeuvre musicale. Ce faisant, le projet de loi C-88 engendre des problèmes qui, à mon avis, vont bien au-delà des intérêts de la SOCAN. En modifiant la définition d'oeuvre musicale, on a éliminé, dans la Loi sur le droit d'auteur, l'exigence relative au fixage des oeuvres musicales. Le droit d'auteur protège l'expression des idées plutôt que les idées elles-mêmes. Ce que vous avez en tête n'est pas protégé, et ne peut l'être; vous devez l'exprimer d'une façon précise et fixe, par exemple au moyen d'une peinture accrochée à un mur, d'une photographie ou d'un livre. Dans le cas d'une oeuvre musicale, on s'en tenait à la forme écrite. Il se peut qu'il existe d'autres façons de fixer les oeuvres musicales. Cependant, dans le domaine du droit d'auteur, le fixage est essentiel à l'établissement d'une certitude.

Si l'exigence relative au fixage des oeuvres musicales était éliminée, je pourrais concevoir une chanson dans ma tête, par exemple, et plus tard vous poursuivre pour violation du droit d'auteur, sans même avoir à prouver que je l'ai conçue en la couchant par écrit. C'est un peu comme si quelqu'un peignait un tableau et que je disais: «Ce tableau viole mes droits d'auteur parce que j'en ai déjà eu l'idée.»

L'Association du Barreau canadien et l'Institut canadien des brevets et marques du Canada ont commenté à quelques reprises la nécessité des dispositions relatives au fixage dans le domaine du droit d'auteur. Ils en ont parlé pour la première fois à l'occasion de la Phase I de la réforme du droit d'auteur. Nous avons inclus dans nos documents le mémoire que le comité a présenté à cette époque.

Plus récemment, on a commenté la version préliminaire de la Phase II des dispositions législatives visant à réformer le droit d'auteur. Les dispositions législatives provisoires obligent les personnes qui les ont vues à en respecter le caractère confidentiel. Comme cela m'était interdit, je n'ai reproduit aucun article de cette loi. Je me suis simplement contenté d'extraire certains commentaires présentés par le comité de l'ABC et de l'ICBM au directeur des politiques, M. Ostry, au sujet des mémoires, dans la mesure où ils avaient trait à la question du fixage et aux exigences qui s'y rapportent.

Je ne suis pas le seul à parler de la sorte. Les États-Unis et le Royaume uni, par exemple, ont tous deux retenu l'exigence relative au fixage. Dans ces pays, on avait le sentiment qu'il s'agissait de quelque chose d'important.

J'ai dit plus tôt que l'arrêt *Canadian Admiral and Rediffusion* avait été en vigueur jusqu'en 1992. En 1991, la Section de première instance de la Cour fédérale a statué que la

## [Text]

against cable companies on the basis that they performed works in public at least in certain specific circumstances such as showrooms. That decision was appealed by the cable association to the Federal Court of Appeal, which went much broader than the Trial Division and overturned the *Canadian Admiral and Rediffusion* decision to find that cable companies perform works in public when they transmit to their subscribers, even though it is, in effect, a series of individual performances.

In my submission, that decision, which was given before Bill C-88 was passed by Commons, eliminated the need for Bill C-88. I must say that the decision is the subject of an application for leave to appeal to the Supreme Court of Canada. The Supreme Court of Canada will probably rule within the next month or two as to whether it will hear an appeal from that decision. However, at present, that is the law in Canada.

Clause 3(1.4) was added to Bill C-88 in committee in the House of Commons. That clause did not appear in the bill as it was submitted to the House. Clause 3(1.4) refers specifically to networks and programming undertakings. It is an attempt to create joint and several liability in certain situations and, perhaps, to exempt liability in other situations.

"Network" is defined in the Copyright Act as it would be defined under the Broadcasting Act. Thus, the CRTC will have the jurisdiction to define what a network is. That CRTC definition has changed from time to time. For example, when satellite specialty channels started operations, they were referred to as networks. According to the CRTC, CTV is a network. Global Network is not. As you can see, there are some strange anomalies. Indeed, the definition of network in the Copyright Act will be controlled by the CRTC for purposes entirely divorced from copyright. The CRTC is not concerned with copyright but, rather, with regulating broadcasting, and it sets its definitions on that basis.

The definition of programming undertaking is to be determined by the Governor in Council, so we do not know what a programming undertaking might be at this moment.

Clause 3(1.4) introduces the term "retransmitters." It is designed to be an interpretive aid to clause 3(1)(f), which involves communication of works by telecommunication.

## [Traduction]

SOCAN pouvait imposer des droits aux sociétés de câblodistribution puisqu'elles exécutent des oeuvres en public, tout au moins dans certaines circonstances particulières, par exemple dans les salles d'exposition. L'association des câblodistributeurs a porté cette décision en appel devant la Cour d'appel fédérale, qui a abordé cette question dans une perspective beaucoup plus large que celle qu'avait adoptée la Section de première instance. La Cour d'appel fédérale a infirmé les conclusions de l'arrêt *Canadian Admiral and Rediffusion* et statué que les sociétés de câblodistribution exécutent des oeuvres en public lorsqu'elles assurent des transmissions à leurs abonnés, même s'il s'agit, dans les faits, d'une série de représentations particulières.

À mon avis, cette décision, qui a été rendue avant l'adoption du projet de loi C-88 par la Chambre des communes, rendait inutile le projet de loi en question. Je dois dire que la décision est assujettie à une demande d'autorisation d'appel présentée devant la Cour suprême du Canada. Cette dernière devrait probablement rendre sa décision dans les 30 ou 60 jours, quant à savoir si elle entendra ou non un appel au sujet de cette décision. Cependant, à l'heure actuelle, il s'agit bel et bien de la jurisprudence en vigueur au Canada.

Le paragraphe 3(1.4) a été ajouté au projet de loi C-88 par un comité de la Chambre des communes. Ce paragraphe n'apparaissait pas dans le projet de loi présenté devant la Chambre. Le paragraphe 3(1.4) porte précisément sur les réseaux et les entreprises de programmation. Il s'agit d'une tentative de créer une responsabilité conjointe et individuelle dans certaines situations et, peut-être, d'éliminer la responsabilité dans d'autres cas.

Dans la Loi sur le droit d'auteur, le mot «réseau» est défini comme il le serait dans la Loi sur la radiodiffusion. Par conséquent, le CRTC aura le pouvoir de définir ce qu'est un réseau. La définition du CRTC s'est transformée au fil du temps. Par exemple, lorsque les chaînes spécialisées qui ont recours à la radiodiffusion par satellite ont entrepris leurs activités, elles ont été désignées comme des réseaux. Selon le CRTC, CTV est un réseau, mais pas *Global Network*. Comme vous le voyez, il existe d'étranges anomalies. En fait, la définition de «réseau», telle qu'elle apparaît dans la Loi sur le droit d'auteur, sera régie par le CRTC à des fins totalement dissociées du droit d'auteur. Le CRTC s'intéresse non pas au droit d'auteur, mais bien plutôt à la réglementation relative à la radiodiffusion et, à ce titre, il établit ses définitions en conséquence.

La définition d'«entreprise de programmation» doit être déterminée par le gouverneur en conseil, si bien qu'au moment où on se parle, nous ne savons pas ce qu'une entreprise de programmation peut bien être.

Le paragraphe 3(1.4) introduit le terme «retransmetteur». Le terme vise à faciliter l'interprétation de l'alinéa 3(1)f), qui met en cause la transmission d'oeuvres par la voie des télécommu-



*[Text]*

That, apparently, is the basis upon which retransmission rights, as defined in section 28.01 of the Copyright Act, were intended to be set up. It is my view — and Mr. Hughes' view as shown from our opinions — that this definition is subject to being interpreted to allow transmissions by cable and specialty satellite services to escape liability. That is explained in our opinions. I would certainly be pleased to answer direct questions from the senators later about how we get to that point, but that is our conclusion.

If we are right that that is a possibility, or if it is determined in litigation that that is the case, this could both defeat the purpose of Bill C-88, which was to catch cable transmissions, and second, it could have an effect upon Canada's obligations with respect to retransmission. It may undo what the federal —

**Senator Frith:** International obligations?

**Mr. Zimmerman:** International obligations. It may undo the decision of the Federal Court of Appeal, which corrected what many considered to be an anomaly that has lasted for 40 years. It may reverse that decision, and take away what the court has given.

Another point is that definitions of "musical work" and "performance" and certain other matters, as I have set out in the long, technical argument portion of our submission, are inconsistent with those found in Bill C-115, and again inconsistent with those found in the draft Phase II copyright reform legislation. Bill C-88 is a derivative of Phase II copyright reform legislation. Phase II has taken a long time to come in. Phase I was enacted in 1989, and Phase II was to come in within months of Phase I, but it has taken five years. Now it is here in draft form, at least, and our submission is that the matters being considered here involving the deletion of the requirement for fixation, etcetera, are serious enough to be considered in a full public hearing as to Phase II of copyright reform.

**The Chairman:** I understand that Mr. Maavara will make some comments about the barter argument, and then perhaps we can open things up to questions from senators.

*[Traduction]*

Communications. Apparemment, c'est sur ces assises qu'on avait l'intention d'établir les droits de retransmission, tels qu'ils sont définis au paragraphe 28.01 de la Loi sur le droit d'auteur. À mon avis — et de celui de M. Hughes, comme le montre les avis que nous avons présentés —, cette définition pourrait être interprétée de façon à permettre que des transmissions par des sociétés de câblodistribution et des services spécialisés de radiodiffusion par satellite ne soient pas visés par les dispositions. Tout cela est expliqué dans nos avis. Plus tard, je répondrai avec plaisir aux questions directes des sénateurs au sujet de la façon dont nous en sommes venus à cette conclusion, mais c'est bien là notre conclusion.

Si nous avons raison de dire qu'il s'agit d'une possibilité, ou si, à la suite du litige, on établit qu'il en est bien ainsi, cela pourrait, premièrement, avoir pour effet de nier l'objet même du projet de loi C-88, qui consistait à inclure les transmissions par câble, et, deuxièmement, cela pourrait avoir un effet sur les obligations du Canada en matière de retransmission. Cela pourrait avoir pour effet de défaire ce que le gouvernement fédéral —

**Le sénateur Frith:** Les obligations internationales?

**M. Zimmerman:** Les obligations internationales. Cela pourrait infirmer la décision de la Cour d'appel fédérale, qui a corrigé ce que de nombreuses personnes ont jugé être une anomalie qui s'est maintenue pendant 40 ans. Cela pourrait renverser cette décision et enlever ce que la cour a accordé.

Autre point à soulever, les définitions de «oeuvre musicale» et de «représentation», tout comme certaines autres questions, comme je l'ai montré dans la partie argumentative longue et technique de notre mémoire, ne sont pas conformes à celles qu'on retrouve dans le projet de loi C-115 et, une fois de plus, ne sont pas conformes à celles qu'on retrouve dans le texte provisoire de la Phase II des dispositions législatives relatives à la réforme du droit d'auteur. Le projet de loi C-88 découle de la Phase II des dispositions législatives relatives à la réforme du droit d'auteur. Il a fallu beaucoup de temps avant que la Phase II ne soit présentée. La Phase I est entrée en vigueur en 1989, et la Phase II devait suivre dans les prochains mois, mais il aura fallu cinq ans pour qu'elle soit présentée. Maintenant, elle existe, tout au moins sous une forme provisoire, et notre prétention est que les questions examinées ici, soit celles qui mettent en cause l'élimination de l'exigence relative au fixage, et cetera, sont suffisamment sérieuses pour faire l'objet d'audiences publiques complètes dans le cadre de la Phase II de la réforme du droit d'auteur.

**Le président:** Je crois comprendre que M. Maavara fera certains commentaires au sujet de l'argument ayant trait au troc publicitaire. Par la suite, nous pourrions peut-être passer aux questions des sénateurs.



[Text]

**Mr. Gary Maavara, Vice-President, Public Affairs and Sports, CTV Television Network Ltd:** Thank you, Mr. Chairman, and members of the committee.

One of the things we continually face in the discussion of this copyright liability issue is the question of fairness, the allegation being that somehow the CTV network is benefiting from a loophole in the law and, as such, the composers and publishing houses in Canada and elsewhere are losing the benefit of the revenues that CTV is deriving from its network time.

I will not occupy the committee's time by dealing with the question of the tariff, but I simply wish to state that our stations do, in fact, pay a tariff. As we note in our documents, that tariff is much higher than that paid by television stations in the United States, for example.

The first part of our submission would be — and this has been noted by the Supreme Court of Canada — that our stations pay a tariff for the 24 hours a day they broadcast. That includes the works they receive from the network. If there is some difficulty with the quantum of that tariff, the Copyright Board has the requisite jurisdiction to deal with that. Our first submission is simply that the Copyright Board has recognized those CTV revenues and fixed the tariff the way it is.

Having said that, I would like to refer you, Mr. Chairman and members of the committee, to an attachment to our presentation document, which is a draft CTV schedule. Using that document as a sample, I would like to describe to you what the CTV network actually does, and how this is not much different than many other suppliers of programming in Canada. This is a draft of what our schedule will look like next year. What it represents is about 40 hours of programming that CTV provides to its affiliates. I want to note for the record that more than half of that programming is news, public affairs, and sports programming, which I think you will agree relies very little on music for its value within the schedule.

CTV buys the air time. In other words, it buys the transmitters from its affiliates to deliver this programming. Within those programs, out of the 12 minutes of advertising available, each station has two minutes an hour to sell; in other words, 16 per cent of the inventory. That goes into their general revenues, which is subject to the SOCAN tariff.

[Traduction]

**M. Gary Maavara, vice-président (Opérations et Planification), Réseau de télévision CTV Ltée:** Merci, monsieur le président, et membres du comité.

Dans le cadre des discussions entourant le problème de la responsabilité en matière de droit d'auteur, l'une des questions que l'on rencontre continuellement est celle de l'équité, certaines personnes alléguant que le réseau CTV profite d'une faille de la loi et que, à ce titre, les compositeurs et les maisons d'édition du Canada et d'ailleurs sont privés des avantages que représentent les recettes que le réseau CTV tire des périodes de temps qu'il occupe sur le réseau.

Je ne monopoliserai pas le temps du comité pour aborder la question des tarifs, mais je souhaite simplement affirmer que nos stations, dans les faits, paient un tarif. Comme nous l'avons indiqué dans nos documents, ce tarif est beaucoup plus élevé que celui que paient les stations de télévision aux États-Unis, par exemple.

La première chose que nous soutenons — et cela a été noté par la Cour suprême du Canada —, c'est que nos stations paient un tarif pour les 24 heures de diffusion par jour qu'elles effectuent. Cela comprend les émissions qu'elles reçoivent du réseau. Si l'importance de ce tarif pose un problème, la Commission du droit d'auteur jouit d'une autorité suffisante pour statuer sur cette question. Notre première prétention est tout simplement que la Commission du droit d'auteur a été mise au fait des recettes du réseau CTV et qu'elle a établi le tarif à son niveau actuel.

Cela dit, j'aimerais vous référer, monsieur le président et membres du comité, à une annexe de notre document de présentation, qui constitue une grille-horaire provisoire du réseau CTV. En utilisant ce document à titre d'exemple, j'aimerais vous décrire ce que le réseau CTV fait réellement et vous montrer que cela n'est pas si différent de ce que font bien d'autres entreprises canadiennes qui fournissent de la programmation. Il s'agit d'une version provisoire de ce que notre grille-horaire sera l'année prochaine. Cela représente environ 40 heures de programmation, que le réseau CTV fournira à ses stations affiliées. Aux fins du compte rendu, j'aimerais souligner que plus de la moitié de cette programmation a trait à des émissions d'information, d'affaires publiques et de sports, ce qui, vous en conviendrez, a fort peu à voir avec la valeur de la musique en soi, à l'intérieur de la grille-horaire.

CTV achète du temps d'antenne. En d'autres mots, le réseau achète les transmetteurs de ses stations affiliées pour offrir la programmation en question. À l'intérieur de ces émissions, pour chaque portion de 12 minutes de publicité disponible, les stations ont la possibilité d'en vendre deux, soit, en d'autres termes, 16 p. 100 de l'inventaire. Les sommes ainsi perçues font partie des recettes générales et sont assujetties au tarif de la SOCAN.

## [Text]

In addition to that payment, as it were, CTV also makes a station time payment pursuant to its affiliation agreement. Each station gets a cash payment from CTV which, as we note in our brief, will total over \$137 million over the licence term.

We also have what is known as supplementary affiliates in markets such as Pembroke, Lloydminster, Thunder Bay, Sault Ste. Marie, Kenora; small markets where the stations actually sell all of the advertising time, with the exception of professional sports and news programs. They sell all 12 minutes and derive all of the revenues. The SOCAN tariff attaches to those revenues. The first thing to understand is that a great proportion of the CTV programming activity directly benefits the stations, which benefit is subject to the SOCAN tariff.

What we are doing is simply acting as what is known in the industry as a "barter service". CTV has a formalized barter system where a program provider comes in, takes some of the advertising availabilities and, in exchange for that, gives the stations programming. This is very common throughout the industry. CTV has a formalized approach, but every broadcast and nonbroadcast entity does a similar type of activity.

As an example, Molson buys the rights to *Hockey Night in Canada*, provides the games to the CBC, TSN or to local stations, takes out advertising which they withhold, and the station derives no benefit. The benefit is that they get the game at no cost. As a result, the revenues they might have received for those advertising availabilities are diminished for the purposes of affixing the SOCAN tariff. Having said that, I would argue that because they have the hockey game, they are making more on the other advertising availabilities, and hence SOCAN is benefiting from that. CTV's operation is very similar to that. This activity is very prevalent. In fact, for the next eight weeks, if you turn on the television set, about all you will see on the CBC is hockey every night in prime time.

Baseball is handled in the same way across the summer months; hockey, throughout the season, as I said. During the daytime hours, many of the soap operas are presented in the same way. A company such as Proctor & Gamble comes to a station with a program and says, "Give us four or five minutes of the commercials every hour, and we will give you the

## [Traduction]

En plus de ce paiement, pour ainsi dire, le réseau CTV effectue également des paiements à terme aux stations, conformément à l'entente régissant l'affiliation. Chaque station a droit à un paiement en espèces versé par le réseau CTV. Comme nous l'avons noté dans notre mémoire, ces paiements s'élèveront à plus de 137 millions de dollars pour toute la durée de la période de validité du permis.

Nous comptons également ce qu'on désigne habituellement comme des stations affiliées supplémentaires dans des marchés tels que Pembroke, Lloydminster, Thunder Bay, Sault Ste. Marie et Kenora. Il s'agit de petits marchés à l'intérieur desquels les stations vendent dans les faits toute la publicité, émissions d'information et émissions axées sur le sport professionnel exceptées. Ces stations vendent les 12 minutes de publicité et empochent la totalité des recettes. Le tarif de la SOCAN s'applique à ces recettes. La première chose qu'on doit comprendre, c'est qu'une grande partie des activités de programmation du réseau CTV profite directement aux stations, dont les recettes sont assujetties au tarif de la SOCAN.

Nous agissons simplement en fonction de ce qu'on désigne dans l'industrie comme le «service de troc publicitaire». Le réseau CTV exerce ces activités en fonction d'un système de troc publicitaire officiel dans le cadre duquel une entreprise qui fournit des émissions se présente, obtient une partie de l'espace publicitaire disponible et, en échange, offre de la programmation aux stations. Dans toute l'industrie, il s'agit d'une pratique très courante. L'approche de CTV est officielle, mais toutes les entreprises, qu'il s'agisse d'entreprises de radiodiffusion ou non, se livrent à des activités analogues.

À titre d'exemple, Molson achète les droits de *Hockey Night in Canada*, fournit les parties au réseau anglais de Radio-Canada, à TSN ou aux stations locales, obtient l'espace publicitaire qu'elles détiennent, et la station ne reçoit aucun avantage. En fait, l'avantage est qu'elles obtiennent gratuitement l'émission. Par conséquent, les recettes qu'elles auraient pu toucher en échange de l'espace publicitaire en question sont réduites aux fins de l'application du tarif de la SOCAN. Cela dit, je soutiendrais que parce qu'elles présentent les parties de hockey, ces stations tirent un meilleur rendement de l'espace publicitaire disponible par ailleurs, ce qui profite à la SOCAN. Les activités du réseau CTV sont fort semblables. Une telle activité est on ne peut plus prévalente. En fait, pendant les huit prochaines semaines, si vous allumez votre téléviseur, le hockey est pratiquement tout ce que vous verrez sur les ondes du réseau anglais de Radio-Canada aux heures de grande écoute.

Pendant l'été, il en va de même pour le baseball. Comme je l'ai dit, le même raisonnement s'applique au hockey, en saison. Pendant la journée, de nombreux téléromans sont présentés de cette façon. Une société comme Proctor & Gamble offre une émission à une station et dit: «Donnez-nous quatre ou cinq minutes de publicité par heure, et nous vous offrirons



[Text]

program for free." The advertising that is thus bartered will cover the cost of the program. Again, Proctor & Gamble is not being asked to pay copyright royalties by SOCAN, nor is Molson, nor is Labatt.

It is our submission that the reason CTV is being approached is simply because we are formalized and seen as a network, and are caught within the net of Bill C-88.

Mr. Chairman, you mentioned the video. The video we have is simply an illustration of some of the programs bartered in this country and used by other stations. It is a two-minute tape. I will run that for the committee, if you wish.

**The Chairman:** We would be pleased to see it.

[Videotape Presentation]

**Mr. Maavara:** That last program is sponsored and delivered by Proctor & Gamble.

Members of the committee, as I stated, CTV provides to its affiliates 40 hours per week of programming. More than half of that is news, sports programming and public affairs programming, which is not reliant upon sports. What you saw is but a small proportion of the programming available through barter in this country.

With respect to hockey, there are over 100 games a season, at 3 hours a game. That represents several hundred hours. Baseball is similar. In Toronto this year, there were 200 or 300 games available. There is also CFL football; the Petro-Canada Democracy Series; infomercials; and soap operas, as you saw on the tape.

Simply put, the tariff that is paid in Canada by television stations, including CTV affiliates, is a fair tariff and it has been determined by the Copyright Board to be fair. It is our submission that the argument that CTV is not paying a tariff is simply unfair. We do pay through our affiliates. They pay for the 24 hours that they broadcast each day, and they pay for the programming which we deliver to them. It is our submission that the Copyright Act should not move away from basic copyright principles simply to solve what is perceived as a loophole, which it is not.

**Senator Frith:** It is not a loophole for you.

**Mr. Maavara:** The description that the minister has used in discussing this bill is that somehow we are benefiting from a loophole because we do not pay. We pay all other copyrights. If we buy a program, we pay for the copyrights in that program. It is simply the performing right that is at issue.

[Traduction]

gratuitement l'émission.» La publicité offerte en échange permettra de couvrir les coûts de l'émission. Une fois de plus, on ne demande pas à *Proctor & Gamble*, ni à Molson, ni à Labatt, de payer les droits d'auteur imposés par la SOCAN.

Selon nous, la raison pour laquelle le réseau CTV est visé est que nous agissons de façon officielle et que nous sommes perçus comme un réseau. C'est pourquoi nous sommes visés par les dispositions du projet de loi C-88.

Monsieur le président, vous avez fait référence à la bande vidéo. Celle-ci est simplement une illustration de la façon dont les émissions sont troquées au pays et utilisées par d'autres stations. Il s'agit d'une bande de deux minutes. Avec votre permission, je la présenterai aux membres du comité.

**Le président:** Nous serons heureux de la voir.

[Présentation de la bande vidéo]

**M. Maavara:** La dernière émission est commanditée et présentée par Proctor & Gamble.

Membres du comité, comme je l'ai dit, le réseau CTV fournit à ses stations affiliées 40 heures de programmation par semaine. Plus de la moitié de cette programmation a trait à des émissions d'information, de sports et d'affaires publiques non tributaires des sports. Ce que vous avez vu ne représente qu'une petite partie de la programmation disponible au pays par l'entremise du système de troc publicitaire.

En ce qui concerne le hockey, on présente plus de 100 parties par saison, chacune d'elles durant trois heures. Cela représente plusieurs centaines d'heures. Pour le base-ball, la situation est analogue. Cette année, à Toronto, de 200 à 300 parties étaient offertes. Mais il y a aussi le football de la LCF, la série *Democracy*, commanditée par Petro-Canada, des publi-reportages et des téléromans, comme vous l'avez vu dans la bande.

Pour dire les choses simplement, le tarif payé au Canada par les stations de télévision, y compris les sociétés affiliées du réseau CTV, est équitable, et la Commission du droit d'auteur l'a jugé tel. Nous estimons que l'affirmation selon laquelle CTV ne paie pas un tarif est tout simplement injuste. Nous payons par l'entremise de nos stations affiliées. Nous payons pour les 24 heures d'émission qu'elles diffusent chaque jour, et elles paient pour la programmation que nous leur fournissons. Nous soutenons que la Loi sur le droit d'auteur ne devrait pas s'écarter des principes fondamentaux du droit d'auteur simplement pour bloquer ce qui est perçu, à tort, comme une faille.

**Le sénateur Frith:** Ce n'est pas une faille pour vous.

**M. Maavara:** Dans les discussions qui ont entouré le projet de loi, le ministre a laissé entendre que, d'une certaine façon, nous profitons d'une faille parce que nous ne payons pas. Nous payons tous les autres droits d'auteur. Si nous achetons une émission, nous payons les droits d'auteur pour l'émission



[Text]

**Mr. Cassaday:** Just to summarize, our four key points are: We do not believe there is a need for this bill, now that the courts have ruled on the liability of cable services. Second, we believe the amendment has technical flaws, the result of which could be the opposite of what the bill was intended to achieve, and which may affect the free trade agreement and NAFTA. Third, CTV was not adequately consulted on this bill and, finally, CTV is not getting a free ride.

We talked about barter services. People are being paid for the programming that appears on CTV television through our affiliates. No one is getting a free ride, and there is no loophole here. That programming that you saw on the screen and the programming that we talked about is being paid for.

**Senator Frith:** My understanding of the objective of this bill is to plug or to remedy an unfairness in payments that are made by broadcasters under the Copyright Act, with the Copyright Appeal Board having jurisdiction and setting up tariffs under the Copyright Act for transmissions through the air. However, because of a definition fluke, those tariffs would not apply to transmissions that are not made through the air but are made through a closed circuit. I can understand the points you are making. I, personally, do not think that the possibility of what you might call sideswiping of CTV or its affiliates should change the basic thrust of the bill, which is really to require cable companies to pay for performances that they were not hitherto required to pay for because of the way in which the act was set up. I agree with Mr. Zimmerman.

As I understand it, the wrong that was to be remedied by this act was — to take the example I gave in my speech in supporting the bill — if a Canadian performer, such as Brian Adams or Céline Dion, has recorded a hit song which is played on a radio station in Canada, although only a few thousand people may hear the song the royalties are paid to SOCAN, which then passes them on to the writers and lyricists. Take the case of, say, *MuchMusic*, which is carried by cable television. When they play a music video by Brian Adams, hundreds of thousands of people might watch and listen but no royalty is paid.

[Traduction]

en question. Ce qui est en cause, c'est simplement le droit relatif à la représentation.

**M. Cassaday:** Pour résumer, voici les quatre points principaux que nous soulevons: nous ne croyons pas que le projet de loi soit nécessaire, maintenant que les tribunaux ont établi la responsabilité des services de câblodistribution. Deuxièmement, nous croyons que la modification contient des vices de forme, si bien que le projet de loi pourrait avoir un effet contraire aux buts recherchés ainsi que des répercussions sur l'accord de libre-échange et l'ALÉNA. Troisièmement, le réseau CTV n'a pas été consulté de façon adéquate au sujet du projet de loi. Finalement, le réseau CTV ne s'en tire pas sans avoir à déboursier quoi que ce soit.

Nous avons fait état des services de troc publicitaire. Les gens sont rémunérés pour la programmation présentée sur les ondes du réseau CTV par l'entremise de nos stations affiliées. Personne ne s'en tire sans avoir quoi que ce soit à payer, et il n'y a pas de faille. Les droits ont été payés relativement à la programmation que vous avez vue à l'écran et à la programmation dont nous avons parlé.

**Le sénateur Frith:** Ce que je comprends de l'objectif du projet de loi, c'est que ce dernier vise à corriger une iniquité propre aux paiements faits par les radiodiffuseurs aux termes de la Loi sur le droit d'auteur, ou à y remédier, la Commission d'appel du droit d'auteur étant l'organisme de régie qui, aux termes de la Loi sur le droit d'auteur, établit les tarifs pour les transmissions empruntant la voie des ondes. Cependant, en raison d'une lacune dans les définitions, ces tarifs ne s'appliqueraient pas aux transmissions qui n'empruntent pas la voie des ondes et sont acheminées en circuit fermé. Je peux comprendre les points que vous soulevez. Personnellement, je ne pense pas que ce qu'on pourrait appeler un coup porté au réseau CTV ou à ses stations affiliées devrait modifier l'idée générale de base du projet de loi, qui, en réalité, ne consiste qu'à obliger les sociétés de câblodistribution à payer pour des représentations que, jusque-là, elles n'étaient pas tenues de payer en raison de la façon dont la loi était formulée. Je suis d'accord avec M. Zimmerman.

Selon ce que je comprends, le tort que ces dispositions législatives devraient corriger — pour reprendre l'exemple que j'ai donné dans le discours que j'ai présenté à l'appui du projet de loi — est la suivante: si un artiste canadien, mettons Brian Adams ou Céline Dion, enregistrait une chanson à succès présentée sur les ondes des stations radiophoniques canadiennes, les droits seraient versés à la SOCAN, qui les remettrait ensuite aux auteurs et aux paroliers, même si seulement quelques milliers de personnes avaient entendu la chanson. Prenons l'exemple de *MuchMusic*, dont les émissions sont présentées sur les ondes des réseaux de câblodistribution. Lorsqu'on présente un vidéo de Brian Adams, des centaines de milliers de personnes peuvent le voir et l'entendre sans qu'aucun droit soit payé.

[Text]

CTV may have been unintentionally sideswiped. However, the target of the bill was not CTV nor broadcasters, but this fluke which does not have any basis. Yet if you read the law, you can make that argument. As I said in the speech, a number of approaches could have been taken to remedy the wrong. The one the government decided to take was a series of amendments dealing with the question of musical works and performance. If there has been an unintentional sideswiping of CTV, then I believe that the solution is elsewhere. We do not know what will happen with the *Létourneau* judgment, since they do not yet have leave to appeal.

Leaving technicalities aside, my understanding is that the purpose of this bill is to solve a problem with the provisions of the Copyright Act that permit performances on cable to escape copyright payments and the jurisdiction of the Copyright Appeal Board to set tariffs. However, I think they have tacked on some unnecessary things. I wish they had left it with the straight provisions that solved definition problems.

I think it would be wrong, and I would be opposed to trying to solve those problems by throwing the whole bill out. I compliment you on the fact that you were careful to use the term "may have problems" or "possible problems of interpretation". Having looked at your material, I can understand that these possibilities exist. I think this provision is long overdue. It would be a mistake to try to solve the specific problem at which the original bill was aimed by throwing the whole thing back into the public hearings of Phase II and thereby stopping that worthy objective because of some potential problems. I would hope that if these problems exist we can find a way to solve them, but not by stopping the basic thrust of this bill.

**Mr. Zimmerman:** It is our view that even if clause 3 (1.4) as it now appears in Bill C-88 were removed leaving section 3 (1.4) as it was put in the act in 1989, there could be liability on CTV. It is our view that the term "network" was placed there at that time to catch the specialty satellite channels, which were referred to at that time by the CRTC as networks.

SOCAN relied on that provision to try to impose liability on CTV, and CTV sought, successfully, to oppose that liability.

[Traduction]

Il se peut que le réseau CTV ait été atteint de façon accidentelle. Cependant, la cible du projet de loi n'était ni le réseau CTV, ni les radiodiffuseurs, mais bien cette lacune que rien ne justifiait. Pourtant, si on lit les dispositions législatives, on peut soutenir cette position. Comme je l'ai dit dans mon discours, un certain nombre d'approches auraient pu être adoptées pour pallier le problème. Celle que le gouvernement a décidé de retenir consiste en une série de modifications ayant trait à la question des oeuvres musicales et de la représentation. S'il est vrai que le réseau CTV a été touché de façon accidentelle, je crois que la solution est ailleurs. Nous ne savons pas encore ce qu'il adviendra de l'arrêt *Létourneau*, le droit d'appel n'ayant pas encore été accordé.

Les aspects techniques mis à part, ce que je comprends, c'est que le but du projet de loi était de résoudre un problème relatif aux dispositions de la Loi sur le droit d'auteur, problème qui permettait aux sociétés de câblodistribution de transmettre des représentations sans avoir à effectuer les paiements relatifs au droit d'auteur, ainsi qu'à l'autorité dont jouit la Commission d'appel du droit d'auteur en matière d'établissement des tarifs. Cependant, je pense qu'on s'est attaché à certains aspects accessoires. J'aurais souhaité qu'on s'en tienne aux dispositions précises qui auraient permis de résoudre les problèmes posés par les définitions.

Je pense qu'on aurait tort de tenter de résoudre ces problèmes en éliminant le projet de loi dans son ensemble, et je m'y opposerais. Je vous félicite d'avoir prudemment utilisé des expressions du genre «pourrait poser problème» ou «problèmes possibles d'interprétation». Ayant examiné vos documents, je comprends que ces possibilités existent. Je pense qu'une telle disposition se fait attendre depuis trop longtemps. Ce serait une erreur que d'essayer de résoudre le problème précis que le projet de loi initial visait à corriger en déférant toute la question devant les audiences publiques de la Phase II, ce qui aurait pour effet de freiner la réalisation d'un objectif valable du simple fait de certains problèmes éventuels. S'il existe des problèmes, j'espère que nous pourrions les résoudre, mais non en court-circuitant l'idée générale de base du projet de loi.

**M. Zimmerman:** À notre avis, même si le paragraphe 3(1.4), tel qu'il figure actuellement dans le projet de loi C-88, était retiré, ce qui aurait pour effet de laisser le paragraphe 3(1.4) dans la forme où il se trouvait au moment de son inclusion dans la loi, en 1989, le réseau CTV pourrait être assujéti à la responsabilité. Selon nous, le terme «réseau» a alors été inclus dans la loi afin de la rendre applicable aux chaînes spécialisées ayant recours à la radiodiffusion par satellite, que le CRTC désignait alors sous l'appellation de «réseaux».

La SOCAN compte sur ces dispositions pour tenter d'assujettir le réseau CTV à la responsabilité, tandis que le



[Text]

That is subject to a lien application by SOCAN to the Supreme Court.

**Senator Frith:** Do you know that SOCAN's position in so far as this bill is concerned is —

**Mr. Zimmerman:** That it ought to go through.

**Senator Frith:** All they want from the bill is that it give jurisdiction to the Copyright Appeal Board to set tariffs for cable performances.

**Mr. Zimmerman:** They have that now, according to the Federal Court of Appeal decision.

**Senator Frith:** Yes, and you have said, honestly and accurately, that you do not know what will happen there. Whatever happens, the government is taking the position that this problem is a problem of fairness, and they have come up with a legal remedy to it.

**Mr. Maavara:** I do not think anyone is questioning that the Copyright Act is in need of some amendment, or that the law itself was in need of some amendment in order to make sense of the cable specialty service issue. Having said that, there is a logic in how this process has proceeded. A trial division of a court has said that it will indeed solve the problem under the existing legislation by interpreting the legislation favourably for SOCAN, which is what the Federal Court did in its decision in 1991. Then the Federal Court of Appeal came along in December 1992, contemporaneously with the legislation passing second reading in the House, and again said "Yes, we think the trial division was correct". That is the submission we made to the House of Commons committee. Unfortunately, they did not pay attention to us. Why would you amend legislation that the court has said is effective and run the risk that someone else will come along later, under the new legislation, and be successful in court in removing the liability? That is the risk we run now.

When we started to examine this whole situation, we looked at it from our own point of view and self-interest. On closer examination, however, it became apparent to us that, although there had been an attempt to close all of the doors with amendments in order to solve the cable liability issue, in fact a trap door is still open, and the issue of cable liability may not be covered by this bill as it presently stands. We have opinions from two counsel learned in the intellectual property bar that say that we could have a circumstance where the Supreme Court of Canada rules that the Federal Court of Appeal was right, the bill is then amended and suddenly the cable companies are not liable once again.

[Traduction]

réseau s'est opposé, avec succès, à cette responsabilité. Le tout est assujéti à une requête de déclaration de privilège présentée par la SOCAN devant la Cour suprême.

**Le sénateur Frith:** Savez-vous que la position de la SOCAN à l'égard du projet de loi est —

**M. Zimmerman:** Qu'on doit aller de l'avant.

**Le sénateur Frith:** Tout ce que la SOCAN attend du projet de loi, c'est qu'il confère à la Commission d'appel du droit d'auteur le pouvoir d'établir les tarifs pour les représentations transmises par les sociétés de câblodistribution.

**M. Zimmerman:** Selon la décision de la Cour d'appel fédérale, c'est la situation présentement en vigueur.

**Le sénateur Frith:** Oui, et vous avez dit, avec honnêteté et exactitude, que vous ne savez pas ce qui va se produire. Quoi qu'il en soit, le gouvernement soutient que ce problème en est un d'équité, et il a proposé une solution juridique pour y remédier.

**M. Maavara:** Je pense que personne ne conteste le fait que la Loi sur le droit d'auteur doit être modifiée, ou que la législation même doit être modifiée de façon à mettre de l'ordre dans la question des services spécialisés de câblodistribution. Cela dit, le processus a suivi un cheminement logique. Une section de première instance d'un tribunal a déclaré qu'elle réglerait le problème posé par les dispositions législatives actuelles en les interprétant en faveur de la SOCAN. C'est ce que la Cour fédérale a fait en rendant sa décision de 1991. Puis, en décembre 1992, c'est-à-dire au moment même où le projet de loi franchissait l'étape de la deuxième lecture à la Chambre, la Cour d'appel fédérale a déclaré ce qui suit: «Oui, nous pensons que la section de première instance a raison.» C'est ce que nous avons soutenu devant le comité de la Chambre des communes. Malheureusement, on n'a pas prêté foi à nos dires. Pourquoi modifier des dispositions législatives jugées efficaces par la cour et courir le risque qu'une autre partie se présente plus tard, aux termes des nouvelles dispositions législatives, et réussisse à obtenir d'un tribunal que la responsabilité soit retirée? C'est le risque que nous courons actuellement.

Lorsque nous avons commencé à examiner l'ensemble de la situation, nous nous sommes attardés à notre point de vue et à notre propre intérêt. À y regarder de plus près, cependant, nous avons constaté que, même si on avait tenté de boucher tous les trous au moyen de modifications visant à résoudre la question de la responsabilité des services de câblodistribution, un piège est toujours tendu, et la question de la responsabilité des services de câblodistribution pourrait ne pas avoir été réglée par le projet de loi, tel qu'il existe actuellement. Nous avons en main deux avis juridiques, rédigés par des avocats versés dans le domaine de la propriété intellectuelle, qui affirment qu'il pourrait arriver que la Cour suprême du Canada statue que la Cour d'appel fédérale avait raison, que le projet de loi soit



[Text]

**Senator Frith:** The answer, to use your wording, is that it is a choice of risks. The nub is that SOCAN cannot, under the present circumstances, go to the Copyright Appeal Board, or cannot apply to have its tariffs set. It can argue its case, but it would be told that that matter is still up in the air. They are choosing the risk because, ever since cable has been doing these performances, they have had the feeling — and I think correctly — that an accidental provision in the act has prevented them from having tariffs set for these performances.

I am sure you would not quarrel with me when I say that most people thought it was an accident. If there was justice in paying performance fees for broadcast through hertzian waves, there was justice in paying them for the other methods. It was an anomaly. This act tries to correct that anomaly. It is true that, in the meantime, something happened that had not happened since 1954, when the system came into being, so this debate has been going on for all of that time. The cable companies have been told by successive governments: "Yes, we recognize the situation, but . . .", and the next big "but" that came along was, "Well, you will just have to wait for Phase II of the Copyright Act amendments", which is a huge subject dealing with educational exemptions and all sorts of stuff. The government is now saying that this is a long-standing beef and they intend to fix it, and the minister and his people have come up with this provision to fix it.

You are telling us that, in the course of doing so, they have anticipated or solidified a position they may already occupy in law by virtue of the interpretation in the *Létourneau* judgment. However, they may have created another risk with regard to liabilities because of the legal argument.

I think the answer to your question is that they have decided they would rather take the risk of having the act amended: in other words, "We know what the intention of the act is, but we will fight out the interpretations later, rather than having the whole thing reopened and chucked back into Phase II."

**Mr. Zimmerman:** It is, or has been, referred to as the SOCAN bill.

**Senator Frith:** Yes, it is. It is meant to be.

**Mr. Zimmerman:** However, it has effects that reach beyond SOCAN.

**Senator Frith:** Yes I know, and that is a shame. I mentioned that in my speech.

[Traduction]

alors modifié et que, soudainement, les sociétés de câblodistribution soient, une fois de plus, déclarées non responsables.

**Le sénateur Frith:** La réponse, pour reprendre vos propres mots, est qu'il s'agit d'une question de choix de risques. Le noeud du problème, c'est que la SOCAN ne peut actuellement pas se présenter devant la Commission d'appel du droit d'auteur ni demander que ses tarifs soient établis. Elle pourrait défendre sa cause, mais on dirait que cette question est toujours en suspens. La SOCAN a choisi de courir le risque parce que, depuis que les services de câblodistribution transmettent ces représentations, l'organisme a eu le sentiment — et, je pense, avec raison — qu'une disposition accidentelle de la loi avait eu pour effet d'empêcher l'imposition de tarifs pour ces représentations.

Je suis certain que vous serez d'accord avec moi pour dire que la plupart des gens ont estimé qu'il s'agissait d'un accident. S'il était juste de payer des droits de représentation pour les émissions diffusées par la voie des ondes hertziennes, il était juste que les tarifs s'appliquent aux autres méthodes. C'était une anomalie. La loi tente de corriger cette anomalie. Il est vrai que, entre-temps, une chose qui ne s'était pas produite depuis 1954, soit le moment où le système a été mis en place, est survenue, si bien que le présent débat se poursuit depuis. Les gouvernements successifs ont dit aux sociétés de câblodistribution: «Oui, nous sommes au courant de la situation, mais...», et le prochain «mais» à se présenter était: «Eh bien, vous n'aurez qu'à attendre la Phase II des modifications apportées à la Loi sur le droit d'auteur», ce qui constitue une question énorme mettant en cause les exemptions liées à l'éducation et à nombre d'autres choses. Le gouvernement affirme qu'il s'agit d'un problème dont on se plaint depuis longtemps et qu'il a l'intention de régler, et le ministre et ses fonctionnaires ont rédigé cette disposition pour y parvenir.

Vous nous dites que, ce faisant, ils ont créé par anticipation ou consolidé une position peut-être déjà occupée en droit en raison de l'interprétation de l'arrêt *Létourneau*. Cependant, ils peuvent avoir créé, en raison de l'argument juridique, un nouveau risque ayant trait aux responsabilités.

Je pense que la réponse à votre question est que les représentants de l'organisme ont décidé qu'ils préféraient courir le risque de voir la loi modifiée. En d'autres mots: «Nous connaissons l'intention de la loi, mais nous en contesterons les interprétations plus tard, plutôt que de voir toute la question rouverte et déferée devant la Phase II.»

**M. Zimmerman:** On parle, ou du moins on a parlé, du projet de loi de la SOCAN.

**Le sénateur Frith:** Oui. C'est là son but.

**M. Zimmerman:** Cependant, il a des répercussions qui s'étendent bien au-delà de la SOCAN.

**Le sénateur Frith:** Oui, je sais, et c'est dommage. Je l'ai mentionné dans mon discours.

[Text]

**Mr. Zimmerman:** Our position is, if you like, given that the law favours SOCAN now, and given that the chance of a leave application to the Supreme Court of Canada statistically is relatively low, why rush forward with this amendment now when it can have effects far beyond SOCAN?

Mr. Hughes also makes a point in his opinion with respect to changing technology. He states on page 2 of his letter:

It would be unfortunate that an act would be passed with such inherent uncertainty just as technology changed.

He is referring to direct satellite broadcasts.

Our position is that it is not worth the uncertainty that would be created to go ahead, given that SOCAN now has the rights which it has always sought.

**Senator Frith:** Mr. Chairman, so that comment can be made on it, I have a copy of a letter from SOCAN's legal counsel which might clarify this situation and give the witnesses a chance to comment.

**Mr. Zimmerman:** I do not have that, Senator Frith.

**Senator Frith:** I have only just received it.

**The Chairman:** It just came in today.

**Senator Frith:** Perhaps I could read it into the record.

**The Chairman:** Please do.

**Senator Frith:** It is addressed to Mr. Thomson of Canadian Cable Television Association in Ottawa, and it states:

Re: Bill C-88

Further to our telephone conversation May 3, I would like to take this opportunity to restate SOCAN's understanding of the practical effect of Bill C-88. By revising the definition of a "musical work", Bill C-88, upon enactment, will create liability on cable system when they communicate musical works to their subscribers. Musical works are the only category of copyright "works" that are presently uncompensated for this important use.

Consequently, SOCAN will be able to seek tariff approval before the Copyright Board of Canada for this use of music by cable systems. SOCAN is the only copyright collective in Canada that owns and administers the right to license musical works that are used in this manner.

[Traduction]

**M. Zimmerman:** Si vous voulez, notre position est la suivante: étant donné que la loi favorise maintenant la SOCAN et que, statistiquement, les chances que la Cour suprême du Canada accorde le droit d'appel sont relativement faibles, pourquoi précipiter les choses à ce stade-ci, en ce qui concerne le projet de loi, alors qu'il peut avoir des répercussions qui s'étendront bien au-delà de la SOCAN?

Dans son avis, relativement à l'évolution de la technologie, M. Hughes soulève un point. À la page 2 de sa lettre, il écrit:

Il serait malheureux que la loi soit adoptée dans le contexte d'une telle incertitude inhérente, au moment même où la technologie se transforme.

Il fait référence aux radiodiffusions directes par satellite.

Notre position est qu'il ne vaut pas la peine d'aller de l'avant, étant donné l'incertitude qui serait ainsi créée, puisque la SOCAN détient maintenant les droits qu'elle a toujours cherché à obtenir.

**Le sénateur Frith:** Monsieur le président, je me permets de signaler, de façon à ce qu'on puisse faire des commentaires, que j'ai reçu une lettre du conseiller juridique de la SOCAN, lettre qui permettra peut-être de clarifier la situation. Les témoins auront aussi l'occasion de réagir.

**M. Zimmerman:** Sénateur Frith, je n'ai pas ce document en main.

**Le sénateur Frith:** Je viens tout juste de le recevoir.

**Le président:** La lettre est arrivée aujourd'hui.

**Le sénateur Frith:** Peut-être pourrais-je la lire pour qu'elle soit consignée au procès-verbal.

**Le président:** Je vous en prie.

**Le sénateur Frith:** La lettre est adressée à M. Thompson, de l'Association canadienne de télévision par câble, à Ottawa. Voici ce qu'on y lit:

Objet: Projet de loi C-88

À la suite de notre conversation téléphonique du 3 mai, j'aimerais profiter de l'occasion pour réitérer la compréhension qu'a la SOCAN des effets pratiques du projet de loi C-88. En révisant la définition d'«œuvre musicale», le projet de loi C-88, lorsqu'il entrera en vigueur, assujettira les systèmes de câblodistribution à la responsabilité, au regard des œuvres musicales dont ils feront bénéficier leurs abonnés. Les œuvres musicales représentent la seule catégorie d'«œuvres» pour lesquelles, à l'heure actuelle, aucune compensation n'est versée en contrepartie de cette utilisation importante.

Par conséquent, la SOCAN aura la possibilité de demander que les tarifs soient approuvés par la Commission du droit d'auteur du Canada pour l'utilisation que les systèmes de câblodistribution font de la musique. La SOCAN est la seule société de perception de droits



## [Text]

The following expresses SOCAN's understanding of its rights and its entitlement to a royalty for the use of its rights (other than those rights to which transmission royalties apply) by cable systems in Canada upon the enactment of Bill C-88.

1. When cable systems transmit programming (containing musical works) to their subscribers, this transmission requires the payment of a license fee to SOCAN.
2. While the act of the cable system of transmitting programming to its subscribers may involve two legal "heads of protection" (performance and communication) for that single act, there is only one act or one use by the cable system which requires a licence and for which SOCAN's tariff would apply.
3. The act of transmitting programming to subscribers by cable systems is a single act that results in a single use by that system and that accordingly will have one tariff and one payment apply to that use by that user.

I am not presenting that as an argument. However, it is clear, as you have said — and there is so much we agree on and not a great deal that we disagree on — that SOCAN sees this as a solution to the cable problem.

What you have raised for us is that, in solving that particular cable problem, there may be two consequences: One, they may have created an additional liability, perhaps an unintended one, to the networks or the broadcasters as opposed to the cable companies, and second, they may raise a situation that would permit an escape of liability. Those are the two main issues that I got from my reading.

The difference, to return to your question, is why take the risk. The risk is that if a bill passes on the cable issue, they will be in a much better position than they are at the present time, subject, I agree, to the possibilities of the *Létourneau* judgment. You have pointed out that there are possible interpretative problems that exist which they figure are probably more worth the risk than that of dropping the act, having it amended, having it go back through Parliament, and thus creating further delay in the context of their having waited so long for the result, and I mean years or decades.

## [Traduction]

d'auteur au Canada qui possède et administre le droit d'assujettir à un permis les oeuvres musicales qui sont utilisées de cette façon.

Les points suivants illustrent la compréhension que la SOCAN a de son droit de percevoir un dédommagement pour l'utilisation de ses droits (autres que ceux qui sont visés par les droits de transmission) par les systèmes de câblodistribution au Canada, une fois le projet de loi C-88 en vigueur.

1. Lorsque des systèmes de câblodistribution transmettent de la programmation (contenant des oeuvres musicales) à leurs abonnés, cette transmission entraîne le paiement d'un droit de permis à la SOCAN.
2. Même si, pour un système de câblodistribution par câble, l'acte qui consiste à transmettre de la programmation à des abonnés peut comprendre deux «aspects protégés» au plan juridique (la représentation et la communication) pour l'acte unique mis en cause, un seul acte ou une seule utilisation par le système de câblodistribution exige un permis. Le tarif de la SOCAN ne s'applique qu'à ce seul acte.
3. Pour les systèmes de télédiffusion par câble, l'acte qui consiste à transmettre de la programmation à des abonnés constitue un acte unique qui résulte en une utilisation unique par ce système et, par conséquent, un tarif et un paiement s'appliqueront à cette utilisation par l'utilisateur.

Je ne présente pas cela comme un argument. Cependant, il est clair, comme vous l'avez dit — nous sommes d'accord sur de si nombreux points et en désaccord sur un si petit nombre de sujets —, que la SOCAN voit cela comme une solution possible au problème de la radiodiffusion par câble.

Le problème que vous avez soulevé devant nous est que le fait de résoudre cette difficulté propre à la radiodiffusion par câble pourrait entraîner des conséquences: premièrement, on pourrait créer une responsabilité additionnelle, peut-être une responsabilité accidentelle, pour les réseaux ou les radiodiffuseurs, par opposition aux sociétés de radiodiffusion par câble et, deuxièmement, on pourrait créer une situation qui permettrait de se soustraire à la responsabilité. Ce sont les deux principales questions que j'ai dégagées de ma lecture.

Pour en revenir à votre question, la différence est la suivante: pourquoi courir ce risque? Le risque est que si on adopte un projet de loi à l'égard du problème de la radiodiffusion par câble, l'organisme sera en bien meilleure posture qu'il ne l'est à l'heure actuelle, sous réserve, je n'en disconviens pas, des conséquences possibles de l'arrêt *Létourneau*. Vous avez signalé qu'il existe deux problèmes d'interprétation possibles qui, de l'avis de l'organisme, représentent probablement un risque plus intéressant que celui qui consisterait à laisser tomber la loi, à la modifier ou à la renvoyer



[Text]

**Mr. Maavara:** Senator, I wish to point out one element in reference to this letter. Paragraph number 3 on page 2 states:

3. The act of transmitting programming to subscribers by cable systems is a single act that results in a single use by that system and that accordingly will have one tariff and one payment apply to that use by that user.

I wish to note for the record that SOCAN filed a separate tariff three years ago as against CTV separately, and a separate tariff as against the CTV stations, and that is what the Federal Court decided on in our favour. Therefore SOCAN has done, on the record, exactly the opposite of what it stated it would do in this letter.

**The Chairman:** This letter is dated May 4, 1993. This is a statement of what they intend to do from now on.

**Senator Frith:** Mr. Chairman, that is a good point. I think that is the reason they wanted to make that clear.

**Mr. Zimmerman:** If they do this, that is terrific.

**Senator Buchanan:** At first glance, this looks like a very complicated issue, but as it unravels, perhaps it is not as complicated as we may think.

At the present time, as a result of the *Létourneau* decision, tariffs are charged and paid to SOCAN; is that correct?

**Mr. Zimmerman:** They can be.

**Senator Buchanan:** They can be.

**Mr. Zimmerman:** They will be for the 1994 calendar year.

**Senator Frith:** They could use that as a ticket to get to the Copyright Appeal Board.

**Mr. Zimmerman:** Yes, indeed they will.

**Senator Buchanan:** Therefore, if one looks at it that way, the problem for SOCAN has been solved by the courts. If leave to appeal is not granted, then that decision stands. If leave to appeal is granted and it goes to the Supreme Court and the decision is to uphold the judgment, then the matter has been resolved. I wonder whether the risk of passing a bill such as this, with some ramifications that may not have been intended, would be much worse than waiting for leave to be granted or not granted, or the decision of the Supreme Court, in the event that leave is granted. I am inclined to think that it would be better to wait.

[Traduction]

devant le Parlement, ce qui entraînerait de nouveaux délais, étant entendu qu'on attend depuis déjà fort longtemps les résultats du processus, et je parle d'années ou de décennies.

**M. Maavara:** Sénateur, j'aimerais souligner un élément relatif à la lettre. Au troisième paragraphe de la page 2, on lit:

3. Pour les systèmes de télédiffusion par câble, l'acte qui consiste à transmettre de la programmation à des abonnés constitue un acte unique qui résulte en une utilisation unique par ce système et, par conséquent, un tarif et un paiement s'appliqueront à cette utilisation par l'utilisateur.

Aux fins du compte rendu, j'aimerais mentionner que la SOCAN, il y trois ans, a déposé une demande distincte de tarif pour le réseau CTV et une autre demande distincte pour les stations du réseau CTV, et c'est le problème pour lequel la Cour fédérale a tranché en notre faveur. Par conséquent, la SOCAN, par le passé, a fait précisément le contraire de ce qu'elle affirme vouloir faire dans sa lettre.

**Le président:** Cette lettre est datée du 4 mai 1993. L'organisme y annonce ce qu'il a l'intention de faire à l'avenir.

**Le sénateur Frith:** Monsieur le président, c'est un bon point. Je pense que c'est la raison pour laquelle l'organisme voulait clarifier la situation.

**M. Zimmerman:** S'il agit de cette façon, c'est magnifique.

**Le sénateur Buchanan:** À première vue, cela semble une question fort compliquée, mais, lorsqu'on démêle l'écheveau des faits, on se rend compte que le problème n'est peut-être pas aussi complexe que nous le pensions.

À l'heure actuelle, en raison de l'arrêt *Létourneau*, les tarifs sont imposés et versés à la SOCAN. Est-ce exact?

**M. Zimmerman:** Ils peuvent l'être.

**Le sénateur Buchanan:** Ils peuvent l'être.

**M. Zimmerman:** Ils le seront pour l'année civile 1994.

**Le sénateur Frith:** Ils pourraient s'en servir comme d'un moyen d'accès à la Commission d'appel du droit d'auteur.

**M. Zimmerman:** Oui, c'est ce qu'ils feront.

**Le sénateur Buchanan:** Par conséquent, si on examine la question de ce point de vue, le problème de la SOCAN a été résolu par les tribunaux. Si l'autorisation d'en appeler n'est pas accordée, la décision est maintenue. Si l'autorisation d'en appeler est accordée, que l'affaire est instruite par la Cour suprême et qu'une décision est rendue en faveur du maintien du jugement, le problème a été résolu. Je me demande si le risque que représente le fait d'adopter un projet de loi comme celui-ci, qui contient certaines ramifications non voulues, serait beaucoup plus grand que le simple fait d'attendre que l'autorisation d'en appeler soit accordée ou non, ou que la décision de la Cour suprême soit rendue, dans l'hypothèse où

[Text]

**Mr. Zimmerman:** That would be our position, senator.

**Senator Buchanan:** Am I correct in that interpretation?

**Mr. Zimmerman:** Yes, senator.

**Senator Spivak:** I should like to clarify the difference that CTV is presenting here, as opposed to the other conventional broadcasters.

How much revenue does CTV generate from national advertising? How much of this revenue does it transfer to the affiliates as station time payments? Does CTV pay a royalty to SOCAN on the remaining revenues? Are there any other conventional broadcasters in Canada that are not paying a royalty to SOCAN based on advertising revenue?

**Mr. Cassaday:** On the first question, CTV's revenues are approximately \$150 million. We have just entered into a new affiliation agreement and our station time payments will escalate gradually as we recover. As you probably are aware, in the past several years CTV has been on the brink of financial disaster and has not been able to make station time payments, and that has almost resulted in the demise of CTV as a viable alternative programming service in Canada.

**Senator Frith:** Is it correct to describe CTV as a mutual network — not really, because the stations do not own CTV.

**Senator MacDonald:** It is a co-op.

**Senator Frith:** "Co-op" is a better word, because the stations do not own CTV.

**Mr. Cassaday:** It has been restructured. I do not think it could be described as a co-op, because we now have a separate shareholder agreement with each of the seven owners who own shares in the network. We are, in fact, operating the company as a corporation as defined under the Canada Business Corporations Act. We are a program service. We pay the affiliates approximately \$20 million in the out year of this seven-year agreement. We are moving up to that level. This is a compromise position relative to the value of the air time as a means of keeping CTV together.

Your third question was: Are there any other parties in Canada —

[Traduction]

la permission d'en appeler serait accordée. Pour ma part, j'ai tendance à penser qu'il vaudrait mieux attendre.

**M. Zimmerman:** Sénateur, c'est là notre position.

**Le sénateur Buchanan:** Mon interprétation est-elle juste?

**M. Zimmerman:** Oui, sénateur.

**Le sénateur Spivak:** J'aimerais clarifier la différence que représente ici le réseau CTV, par rapport aux autres radiodiffuseurs conventionnels.

De quel ordre les recettes tirées par le réseau CTV de la publicité nationale sont-elles? Quelle part de ces recettes le réseau transfère-t-il à ses stations affiliées sous forme de paiements à terme? Le réseau CTV verse-t-il des droits à la SOCAN au regard des recettes qui restent? Au Canada, y a-t-il d'autres radiodiffuseurs conventionnels qui ne versent pas de droit à la SOCAN en fonction des recettes tirées de la publicité?

**M. Cassaday:** Pour répondre à la première question, les recettes du réseau CTV s'établissent à environ 150 millions de dollars. Depuis peu, nous sommes assujettis aux dispositions d'une nouvelle entente relative à l'affiliation, et les paiements à terme que nous verserons aux stations augmenteront graduellement, à mesure que notre situation financière s'améliorera. Comme vous le savez probablement, au cours des dernières années, le réseau CTV a frôlé le désastre financier et n'a pas été en mesure de verser des paiements à terme à ses stations, et cela s'est presque traduit par la fin du réseau CTV en tant que service de programmation différent et viable au Canada.

**Le sénateur Frith:** Est-il exact de décrire le réseau CTV comme un réseau mutuel — pas vraiment puisque les stations ne sont pas propriétaires du réseau.

**Le sénateur MacDonald:** C'est une coopérative.

**Le sénateur Frith:** «Coopérative» est un meilleur mot, parce que les stations ne possèdent pas le réseau CTV.

**M. Cassaday:** Le réseau a été restructuré. Je ne pense pas qu'il puisse être décrit comme une coopérative, parce que nous disposons maintenant d'une convention des actionnaires qui nous lie à chacun des sept propriétaires qui détiennent des actions dans le réseau. En fait, nous exploitons l'entreprise comme une société suivant la définition de la Loi sur les sociétés par actions. Nous sommes un service de programmation. Pour la dernière année d'une entente de sept ans, nous verserons quelque 20 millions de dollars à nos stations affiliées. Nous nous dirigeons vers ce niveau. Il s'agit d'une position de compromis par rapport à la valeur du temps d'antenne, en tant que moyen de garder le réseau CTV à flot.

Votre troisième question était la suivante: y a-t-il d'autres parties au Canada —



[Text]

**Senator Spivak:** No, my third question was: Does CTV pay a royalty to SOCAN on the remaining revenues?

**Mr. Cassaday:** We do not, because we do not believe we are performing. We are distributing a product for private use. Advertisers do not pay because they are not performing, either. That is the very clear distinction that we make between broadcasters who transmit programming. We do not transmit programming.

**Mr. Maavara:** Our affiliates pay 40 per cent of the entire television tariff.

**Mr. Cassaday:** And represent about 20 per cent of the share of advertising in this country.

**Senator Spivak:** My fourth question was: Are there any other conventional broadcasters in Canada who are not paying a royalty to SOCAN based on advertising revenue?

**Mr. Maavara:** Broadcasters pay a royalty. We are not broadcasters. We are not licensed by the CRTC as broadcasters. We are a program delivery service which is licensed as a network. We do not broadcast. We do not have any transmitters. We do not carry on broadcasting, or broadcast-like activities.

**Mr. Cassaday:** It is confusing. If we sent a program to an affiliated station, whether it was CFCN in Calgary or CFTO in Toronto and they chose not to transmit that program, it would then not be exposed to the public. We have no capability of reaching an audience independently.

**Senator Frith:** "Send" does not mean sending it in a can, but, rather, sending it through cable, through the wires?

**Mr. Zimmerman:** Exactly. If CTV sends its program to an affiliate by videotape on a truck, there is absolutely no liability. It is only when the magic of communication by telecommunication and modern technology is utilized that CTV might be caught. Our position is that that makes the bill non-technologically neutral. It would impose liability on CTV for using modern technology to do what it has always done, but would not if it used an old-fashioned technology such as sending a videotape.

**Senator Spivak:** This would not be a very likely scenario, though, that you would send something that they would not use?

[Traduction]

**Le sénateur Spivak:** Non ma troisième question était: le réseau CTV verse-t-il des droits à la SOCAN pour les recettes qui restent?

**M. Cassaday:** Non, parce que nous ne croyons pas nous adonner à de la représentation. Nous distribuons un produit à des fins privées. Les annonceurs ne paient pas parce qu'ils ne se livrent pas à de la représentation, eux non plus. C'est là la distinction très claire que nous établissons avec les radiodiffuseurs qui transmettent de la programmation. Nous ne transmettons pas de la programmation.

**M. Maavara:** Nos stations affiliées versent 40 p. 100 du tarif entier applicable à la télévision.

**M. Cassaday:** Cela représente environ 20 p. 100 de la part du marché publicitaire au pays.

**Le sénateur Spivak:** Ma quatrième question était la suivante: y a-t-il d'autres radiodiffuseurs conventionnels au Canada qui ne versent pas de droit à la SOCAN au regard des recettes tirées de la publicité?

**M. Maavara:** Les radiodiffuseurs paient des droits. Nous ne sommes pas un radiodiffuseur. Le CRTC ne nous a pas délivré de permis de radiodiffuseur. Nous sommes un service de prestation d'émissions titulaire d'un permis de réseau. Nous ne faisons pas de radiodiffusion. Nous n'avons pas de transmetteur. Nous ne nous adonnons pas à la radiodiffusion et nous n'exerçons aucune activité apparentée à la radiodiffusion.

**M. Cassaday:** C'est embrouillé. Si nous acheminons une émission à une station affiliée, qu'il s'agisse de CFCN à Calgary ou de CFTO à Toronto, et que la station choisisse de ne pas présenter l'émission, le public ne sera pas à même de la voir. Nous sommes incapables de rejoindre une audience par nos propres moyens.

**Le sénateur Frith:** Lorsque vous dites «acheminer», vous voulez dire non pas que l'émission est envoyée dans une boîte, mais bien plutôt par câble?

**M. Zimmerman:** Exactement. Si le réseau CTV achemine, par camion, une émission enregistrée sur une bande magnétoscopique à une station affiliée, absolument aucune responsabilité n'est en cause. Ce n'est que lorsqu'on a recours à la magie de la transmission effectuée par la voie de la technologie moderne ou des télécommunications que le réseau CTV peut être visé. Notre position est que cela a pour effet de conférer au projet de loi une valeur différente selon la technologie en cause. Il aurait pour effet d'imposer au réseau CTV la responsabilité du fait qu'il a recours à la technologie moderne pour faire ce qu'il a toujours fait, tandis qu'il l'épargnerait s'il avait recours à de bonnes vieilles technologies, comme l'acheminement pur et simple d'une vidéocassette.

**Le sénateur Spivak:** Toutefois, il est assez peu probable que les stations affiliées n'utilisent pas le matériel que vous leur acheminez.



[Text]

**Mr. Cassaday:** Senator, I will give you an example. We just entered into an agreement with ABC, under which we would distribute the tapes to them, and they would air them in the order in which they chose to do so. The method of distribution of programming is incidental. It does not matter, as long as they have it available at the time that they choose to transmit it.

**Senator Frith:** But you think that would be unfair. You are saying that if you have a can with a videotape in it, you pay nothing if you give it to a courier and he takes it out to Calgary. There is no performing rate levied on that. However, if it is transmitted through the air, you could be liable. Am I not correct that the only way you could be liable — but which would not seem to be fair — is if SOCAN went to the board, and the board said it was setting a rate for that type of transmission. However, the board probably would not do because, as I said, that would be unfair.

**Mr. Zimmerman:** That is exactly what they have done, and that is what CTV opposed successfully in the Federal Court; the imposition of such a tariff.

**Senator Spivak:** You made a distinction between yourselves and Global, but it was difficult to follow everything that you said. What is the distinction as an entity between yourselves and Global? You are a network and Global is not? What did you say about that?

**The Chairman:** Could you also tell us about the CBC and TVA, while you are at it?

**Senator Spivak:** What is the legal distinction between all these entities?

**Mr. Maavara:** Global calls itself a network, but in fact it is licensed as a broadcasting operation. The CRTC recently found that Global is not a network because it broadcasts. For example, it has a transmitter somewhere around Ottawa.

I am not certain what the TVA network is licensed as. I guess the CBC is licensed as both as a broadcasting operation and as a network. I am not certain of that. There may be others in this room who know better.

However, for us it raises an anomaly in having the copyright law delegated, in a sense, to the CRTC, which has no mandate to deal with copyright issues, and having the CRTC determine whether someone is liable or not liable at first instance.

**Senator Frith:** Providing a tariff is set?

**Mr. Maavara:** Providing a tariff is set.

[Traduction]

**M. Cassaday:** Sénateur, je vais vous donner un exemple. Nous venons tout juste de conclure une entente avec le réseau ABC, en vertu de laquelle nous leur fournirons des cassettes que les responsables du réseau pourront par la suite présenter dans l'ordre qui leur convient. La méthode de distribution de la programmation est fortuite. Cela n'a pas d'importance, tant et aussi longtemps que le réseau a l'émission en main au moment où il décide de la transmettre.

**Le sénateur Frith:** Mais vous pensez que c'est injuste. Vous avez dit que, dans le cas d'une vidéocassette contenue dans une boîte, vous n'avez rien à payer, si c'est un messenger qui la livre à Calgary. Aucun droit de représentation n'est alors perçu. Cependant, si l'émission est transmise par la voie des ondes, vous pouvez être tenu responsable. N'ai-je pas raison de dire que la seule façon dont vous pourriez être tenu responsable — mais c'est précisément là ce qui pourrait sembler injuste — serait que la SOCAN se présente devant la commission, et que la commission établisse un tarif pour ce type de transmission. Cependant, la commission ne le ferait probablement pas parce que, comme je l'ai dit, ce serait injuste.

**M. Zimmerman:** C'est exactement ce qu'ils ont fait et ce à quoi le réseau CTV s'est opposé avec succès devant la cour fédérale, je veux dire l'imposition d'un tel tarif.

**Le sénateur Spivak:** Vous avez établi une distinction entre votre réseau et *Global*, mais il était difficile de suivre tout ce que vous avez dit. Quelle distinction établissez-vous entre un organisme comme le vôtre et *Global*? Vous êtes un réseau, mais non *Global*? Qu'avez-vous dit à ce propos?

**Le président:** Pourriez-vous nous parler aussi de Radio-Canada et de TVA, pendant que vous y êtes?

**Le sénateur Spivak:** Quelle est la distinction, au point de vue juridique, entre toutes ces entités?

**M. Maavara:** *Global* s'affiche comme réseau, mais c'est en fait une entreprise de télédiffusion. Le CRTC a statué récemment que *Global* n'est pas un réseau parce qu'il diffuse. Il a, par exemple, un transmetteur aux alentours d'Ottawa.

Je ne suis pas certain du statut officiel du réseau TVA. J'imagine que Radio-Canada a à la fois une licence d'entreprise de télédiffusion et une licence de réseau. Je n'en suis pas sûr. Il y a peut-être d'autres personnes ici qui le savent mieux.

Tout de même, nous y voyons une anomalie, car l'application de la loi sur le droit d'auteur revient, d'une certaine façon, au CRTC, qui n'est pas habilité à traiter des questions relatives au droit d'auteur et que c'est le CRTC qui statue sur la responsabilité en première instance.

**Le sénateur Frith:** Dans la mesure où il y a un tarif?

**M. Maavara:** Dans la mesure où il y a un tarif.

[Text]

**Senator MacDonald:** Mr. Cassaday, when Senator Frith was setting out the four points, I did not hear anything that was in your self-interest. I did not hear in what way your ox was being gored. However, when you first came, I heard you say that it will cost such and such. How much will it cost?

**The Chairman:** Some \$3 million.

**Senator MacDonald:** Would it not have been more natural to say, "This will cost us money"?

**Mr. Cassaday:** Thank you, senator. That is clearly what got our attention in terms of this bill. I spend more time trying to keep bankers away from the doors of CTV than I do anything else. I do not need this aggravation in running CTV. This will not help the cause.

However, we were not sure how strong the sympathy vote would be this afternoon. We have really been dealing with the legal argument. The fact of the matter is that this situation will put a significant financial burden on CTV, at a time when the business is still very fragile.

**Senator Frith:** You used the words "a possibility".

**Mr. Cassaday:** I do not see it as being anything but definite. As far as I am concerned, the only issue is not if, but when. If this bill is passed, I do not think anyone will waive their right to access 2.1 per cent of revenue from CTV, and I do not know where we will get it.

**Senator Frith:** I thought that the potential injustice was on the "mights" or the "possibles". Is there any reason why you should not pay it?

**Mr. Cassaday:** Yes, because we do not perform. In our view, we are no different from an advertiser.

**Senator Frith:** I cannot see that there would be a problem with that.

**Senator Buchanan:** As I understand it, it was never the intention that the bill would have this result.

**Mr. Zimmerman:** Yes.

**Senator Buchanan:** If it was never the intention of the bill to attract \$3 million, or 2.1 per cent, from CTV, why are we even discussing it? Why was it in the bill?

**Mr. Zimmerman:** Exactly. Clause 3(1.4) was added in committee. Even without clause 3(1.4), when the bill eliminates the requirement for fixation and separates the issues of performance from communication by telecommunication, and includes the concept of joint and several liability for a network, it will catch CTV. When I say "will", I think it

[Traduction]

**Le sénateur MacDonald:** M. Cassaday, quand le sénateur Frith a énoncé les quatre points, je n'ai rien entendu de biaisé en votre faveur. Je n'ai pas vu en quoi cela pouvait apporter de l'eau à votre moulin. Toutefois, la première fois où vous nous avez parlé, je vous ai entendu dire que cela aurait tel ou tel coût. Quel serait le coût?

**Le président:** Environ 3 millions de dollars.

**Le sénateur MacDonald:** Est-ce qu'il n'aurait pas été plus naturel de dire: «Cela va coûter de l'argent»?

**M. Cassaday:** Merci, sénateur. C'est manifestement ce qui a retenu notre attention dans ce projet de loi. Je passe le plus clair de mon temps à tenir les banquiers loin des portes de CTV. C'est le genre de difficulté dont je peux me passer à la direction de CTV. Cela n'aidera pas la cause.

Toutefois, nous n'étions pas sûrs de l'importance que prendrait le vote de solidarité cet après-midi. Ce que nous avons vraiment fait, c'est traiter de l'aspect juridique de la question. Le fait est qu'il va en résulter un fardeau financier considérable pour CTV, au moment même où la société est encore très fragile.

**Le sénateur Frith:** Vous avez parlé de ce qui était possible.

**M. Cassaday:** C'est une certitude à mes yeux. À mon avis, la question n'est pas seulement de savoir si les choses vont se passer de cette façon, mais encore à quel moment. Si le projet de loi est adopté, à mon sens, personne ne va renoncer à son droit de toucher 2,1 p. 100 des recettes de CTV, et je ne sais pas où nous allons trouver l'argent.

**Le sénateur Frith:** Je croyais que cette injustice éventuelle tournait autour de ce qui était «possible» de ce qui allait «peut-être» se passer. Y a-t-il une raison pour laquelle vous ne devriez pas payer ce droit?

**M. Cassaday:** Oui, nous n'exécutons pas les oeuvres. Nous nous considérons comme étant sur le même pied qu'un annonceur publicitaire.

**Le sénateur Frith:** Je ne vois pas en quoi cela pourrait causer une difficulté.

**Le sénateur Buchanan:** D'après ce que je comprends, il n'était jamais dans l'idée du législateur de produire cet effet.

**M. Zimmerman:** Oui.

**Le sénateur Buchanan:** Si le projet de loi n'a jamais eu pour but d'aller chercher 3 millions de dollars, ou 2,1 p. 100 des recettes, chez CTV, pourquoi en parler à ce moment-là? Pourquoi est-ce dans le projet de loi?

**M. Zimmerman:** Exactement. La disposition 3(1.4) a été ajoutée au cours de l'étude en comité. Même en l'absence de cette disposition, le projet de loi élimine l'obligation à l'égard de la fixation d'une oeuvre, distingue l'exécution d'une oeuvre de sa communication par télécommunication et établit la solidarité des parties pour ce qui touche les réseaux: de cette



[Text]

is very likely to catch CTV. Everything is subject to argument, but I think it is very likely to catch CTV, because CTV, by anyone's definition, is pretty much a network.

The existing section 3(1.4) does not refer to programming undertakings; it simply refers to networks, undefined. It does not say, either, that we must look to the CRTC to define it. In our view, with the removal of fixation and the divorce of the concept of performance from the concept of communication by telecommunication, this bill will probably catch CTV. It will certainly be relied upon by SOCAN to do just that.

**Mr. Maavara:** On that point, Senator Buchanan, in a sense, this is a private contract transaction bill. It is the owner of a copyright using a monopoly position, which the law is intended to govern, to establish a value for music. One of the concerns that we had with the manner in which this legislation moved through was that we — and by that I mean those who ultimately will have to pay the fee in this regard — were not consulted as to how this fee should be structured.

Senators, if we sat here all day, I do not think I would ever be able to convince you that the funds that CTV receives from advertisers should not be subject to a tariff. I should remind you, however, that the tariff system in Canada is relatively new. There was a time when broadcasters sat down with the predecessor agencies of SOCAN and said, "What are you intending to pay this year?" They then established a fee. It was a fixed amount of money. Presumably, both sides walked away from that transaction and said either, "I got good value for my music," or "I paid good value for that music."

Then the tariff system came along, and it was decided that attaching a percentage to a revenue stream was the right way to calculate the tariff, and that it might be the easiest way. We have had some evidence from Mr. Estey before the Copyright Board in the last few months on the consideration of this year's tariff that, in fact, that process was not necessarily a fair negotiating circumstance. I will leave it to you to look at that evidence.

Our position is that if your position is that the revenues we are deriving are not subject to tariff, and that is unfair, then what you are saying is that the tariff is unfair. You are saying, in a sense, that what the music owners are getting for the use of their music in Canada is unfair. If you take that step, then you have to look at what is the tariff. If we look at the tariff, we find that, in Canada, our payment for the use of the same music is twice as high as in the United States. The reason I say the "same music" is that two-thirds of the money goes to the U.S., which means that that must be the music that is being used. You must then ask yourselves, "Is this tariff fair?" It

[Traduction]

façon, CTV sera touchée. Quand je dis «sera», je veux dire que c'est très probable. Tout peut être débattu, mais cela me paraît très probable que CTV sera touché. Quelle que soit la définition que vous voulez prendre, CTV est en gros un réseau.

Sous sa forme actuelle, l'article 3(1.4) ne mentionne pas les entreprises de programmation; il y est simplement question de réseaux, réseaux qui ne sont pas définis. Il n'est pas dit non plus que nous devons charger le CRTC de donner cette définition. Selon nous, étant donné l'élimination du concept de fixation et l'établissement de la distinction entre l'exécution d'une oeuvre et la communication par télécommunication, le projet de loi touchera probablement CTV. La SOCAN s'y fiera certainement pour le faire.

**M. Maavara:** De ce point de vue, sénateur Buchanan, ce projet représente, d'une certaine façon, un contrat privé. C'est le titulaire d'un droit d'auteur qui se sert d'un monopole, situation que la loi doit régir, pour établir la valeur d'une musique. Une des critiques que nous devons formuler pour ce qui est du cheminement de ce projet de loi, c'est que nous — et, par là, j'entends ceux qui vont finir par devoir payer les droits — n'avons pas été consultés à propos de la tarification.

Sénateurs, même si nous débattons la question durant toute la journée, je ne crois pas que je pourrais finir par vous convaincre que les fonds que la CTV reçoit des annonceurs ne devraient pas être soumis à un tarif. Je veux quand même vous rappeler que le régime de tarification est relativement récent au Canada. Il y a eu une époque où les télédiffuseurs rencontraient les organismes qui ont précédé la SOCAN et posaient la question: «Qu'est-ce que vous avez l'intention de payer, cette année?» Ensuite, on établissait un tarif. C'était une somme fixe. Par la suite, je présume, les parties devaient se dire «J'ai eu quelque chose de bon pour ma musique» ou encore «J'ai eu cette musique là à bon prix».

Ensuite, le régime de tarification est apparu et il a été décidé que la bonne façon de calculer un tarif, et peut-être la façon la plus facile aussi, était d'appliquer un pourcentage aux recettes. Depuis quelques mois, au dire de M. Estey, le régime de tarification pour cette année a été contesté devant la Commission du droit d'auteur, le reproche étant que la négociation n'était pas forcément équitable. Je vous laisse le soin de vous pencher sur la question.

De la façon dont nous voyons les choses, si vous affirmez que nos recettes ne sont pas soumises à un tarif et que cela est injuste, vous dites alors que le tarif est injuste. Vous affirmez, d'une certaine façon, que la situation est injuste, à en juger d'après la part que touchent les titulaires de droit d'auteur relatif aux oeuvres musicales au Canada. Si on fait ce raisonnement, on doit étudier le tarif. Si on étudie le tarif, on constate que les droits que nous versons, au Canada, pour la même musique sont deux fois plus élevés qu'aux États-Unis. Si je parle de la «même musique», c'est que les deux tiers de l'argent vont aux États-Unis. Autrement dit, cela doit être cette



[Text]

must be pretty close to being fair, and maybe it is too high. Even if you add in the revenues of CTV, that tariff is still too high.

**The Chairman:** I thank you for that answer. We have already spent an hour on this presentation. I will permit just two more questions because we deal with other witnesses and the other bills that are awaiting our attention. I would like to hear from Senators Spivak and MacDonald.

**Senator Spivak:** I want to revisit the concept of fixation. It has been expressed to me that the fixation of any work is already required under Canadian jurisprudence to prove ownership, and thus does not have to be explicitly provided for here. Would you run through quickly why it is that it has been removed here?

**Mr. Zimmerman:** Senators, for your review after our presentation, I commend to you the submission of the Canadian Bar Association-PTIC which forms part of our material. You will see that one has "Patent and Trademark Institute of Canada" on the top; the second is under cover of a letter to Mr. Ostry. These contain excerpts from the most recent submissions on Phase II of copyright.

Inherently, an artistic work will be fixed. A musical work has always had this fixation requirement right in the definition. There is great concern among members of the profession, and those who would know, in terms of deleting the fixation requirement without putting one back in again. You could amend the definition of musical work to make 3(1)(f) effective, but put the definition of fixation somewhere else in the bill as, in my submission, the Phase II copyright reform does.

**Senator Spivak:** The gist of my question is: Does it have to be done in this bill? Is it not established elsewhere?

**Mr. Zimmerman:** It is not established elsewhere. If this bill goes through, you may have a regime where no fixation is required for musical works.

**Senator Spivak:** In your opinion?

**Mr. Zimmerman:** In my opinion.

**Senator MacDonald:** Did you say that your affiliates contribute 40 per cent of SOCAN's television revenue?

**Mr. Cassaday:** My understanding is that their current payments represent 40 per cent of the total SOCAN television payments.

**Senator MacDonald:** Where would the other 60 per cent come from?

[Traduction]

musique qui est utilisée. Il faut se demander alors: «Le tarif est-il juste?» Il doit être assez juste, il est peut-être un peu élevé. Même si on ajoute les recettes de CTV, le tarif est encore trop élevé.

**Le président:** Merci de votre réponse. Nous avons déjà consacré une heure à cet exposé. Je vais permettre encore deux questions seulement parce que nous allons entendre d'autres témoins et étudier d'autres projets de loi. Sénateurs Spivak et MacDonald, vous avez la parole.

**Le sénateur Spivak:** Je veux parler encore de la notion de fixation. Il m'a été dit que pour fixer une oeuvre quelconque, selon la jurisprudence canadienne, il faut déjà établir à qui appartient le droit d'auteur. Il n'est donc pas nécessaire de prévoir expressément la question ici. Pourriez-vous nous expliquer rapidement pourquoi le passage en question a été supprimé?

**M. Zimmerman:** Sénateurs, après notre exposé, je vous renvoie au mémoire produit par l'Association du Barreau canadien et par l'ICBM, qui fait partie de la documentation que nous avons remise. En regardant la partie supérieure de l'un des documents, vous allez constater qu'il provient de l'Institut canadien des brevets et des marques. Le deuxième document est joint à une lettre adressée à M. Ostry. On y trouve des passages des mémoires les plus récents à propos de la Phase II en ce qui concerne les droits d'auteur.

Une oeuvre artistique sera fixée, de façon inhérente. La définition même d'une oeuvre musicale a toujours établi l'exigence à cet égard. Les membres de la profession et les autres qui s'y connaissent se préoccupent beaucoup du fait que l'exigence disparaisse sans se retrouver ailleurs. On pourrait modifier la définition d'une oeuvre musicale pour que s'applique l'alinéa 3(1)f), mais il faudrait définir la fixation ailleurs dans le projet de loi, comme le fait la Phase II de la réforme du droit d'auteur, à mon avis.

**Le sénateur Spivak:** Ma question revient vraiment à demander s'il faut le faire dans ce projet de loi? Est-ce que ce n'est pas établi ailleurs?

**M. Zimmerman:** Ce n'est pas établi ailleurs. Si ce projet de loi est adopté, il pourrait y avoir un régime où la fixation des oeuvres musicales n'est pas obligatoire.

**Le sénateur Spivak:** C'est votre avis?

**M. Zimmerman:** C'est mon avis.

**Le sénateur MacDonald:** Avez-vous dit que la contribution des filiales représentait 40 p. 100 des recettes de télévision de la SOCAN?

**M. Cassaday:** D'après ce que j'en sais, à l'heure actuelle, leurs paiements représentent 40 p. 100 du total des recettes de la SOCAN pour ce qui touche la télévision.

**Le sénateur MacDonald:** D'où viennent les 60 p. 100 qui restent?

[Text]

**Mr. Maavara:** There are 25 CTV affiliates. The other 60 per cent would come from about 100-105 other stations in this country. I think there are about 130 broadcast operations in Canada, although I stand to be corrected.

**Senator MacDonald:** You would not just include CBC affiliates; you are referring to the whole bag?

**Mr. Maavara:** There would be all the independent stations and the CBC independent stations across the country.

**Senator MacDonald:** Does CBC have any thoughts on this? God knows, you fellows have been through a rough time, but CBC seems to be going through an equally tough time with the promise of the situation getting worse. One would think that they, too, would be somewhat concerned about this state of affairs.

**Mr. Maavara:** I am not sure what the CBC's position would be. It is my understanding that they pay a tariff, which is a mix based on advertising revenues and their appropriation. Again, I stand to be corrected on that point.

**Mr. Zimmerman:** I believe that is agreed upon by CBC and SOCAN, whereas the tariff that was sought to be imposed on CTV and the tariff that is paid by its affiliates and other broadcasters are for commercial television.

**The Chairman:** Mr. Cassaday, before I say thank you to you, I promised Senator Buchanan one last question.

**Senator Buchanan:** In very simplistic terms, it seems to me — if I am right — that what we are talking about here is that if you can get back down to basic court decisions, and if leave is not granted, then you are saying that this bill is irrelevant. Or, if leave is granted and the Supreme Court upholds the decision, then the bill is unnecessary; is that correct?

**Mr. Zimmerman:** Yes, senator.

**Senator Buchanan:** It seems academic to me.

**Senator Frith:** That is what they say.

**The Chairman:** That is the same answer that you gave to the same question which you were asked before.

**Senator Buchanan:** If the intention of this bill was to allow SOCAN to charge the tariff to cable companies, and the decision of the court was that they can do it anyway, and if that is upheld, then is this bill not irrelevant?

**Senator Frith:** I think we should hear in due course whether SOCAN agrees and accepts that that is so. I think, perhaps, one or two of you may have looked at my speech. In that speech, I asked: What is the wrong here? What is the appropriate remedy, and does this bill provide the remedy? Did you find some place where I was wrong?

[Traduction]

**M. Maavara:** CTV a 25 stations affiliées. Les 60 p. 100 qui restent proviendraient de la centaine de stations qui restent au pays. Je crois qu'il y a environ 130 entreprises de télédiffusion au Canada, mais je n'en suis pas sûr.

**Le sénateur MacDonald:** Vous ne parlez pas seulement des filiales de Radio-Canada, vous parlez de toutes les stations?

**M. Maavara:** Il y aurait toutes les stations indépendantes et toutes les stations indépendantes de Radio-Canada.

**Le sénateur MacDonald:** Qu'en pense Radio-Canada? On sait très bien que vous traversez une période difficile, mais Radio-Canada traverse une période aussi difficile, et la situation promet de s'aggraver. On serait porté à croire que Radio-Canada se préoccupe aussi de cet état de choses.

**M. Maavara:** Je ne connais pas le point de vue de Radio-Canada. Selon ce que j'en sais, Radio-Canada acquitte un tarif, qui est fonction des recettes publicitaires et de ses crédits. Encore une fois, je n'en suis pas sûr.

**M. Zimmerman:** Je crois qu'il y a une entente entre Radio-Canada et la SOCAN et que le tarif devant être appliqué dans le cas de CTV, de ses stations affiliées et des autres télédiffuseurs s'applique à la télévision commerciale.

**Le président:** Monsieur Cassaday, avant de vous remercier, j'ai promis au sénateur Buchanan qu'il pouvait poser une dernière question.

**Le sénateur Buchanan:** En termes très simples, il me semble — si je ne m'abuse — que cela revient à dire qu'étant donné les décisions des tribunaux, dans la mesure où il n'y a pas d'appel, le projet de loi n'a rien à voir. Ou encore, si l'appel est accueilli et que la Cour suprême confirme la décision, le projet de loi est inutile. Est-ce juste?

**M. Zimmerman:** Oui, sénateur.

**Le sénateur Buchanan:** C'est donc inutile.

**Le sénateur Frith:** C'est ce qu'ils disent.

**Le président:** Vous donnez la même réponse à la même question que l'on vous a déjà posée.

**Le sénateur Buchanan:** Si ce projet de loi avait pour but de permettre à la SOCAN de demander un tarif aux entreprises de câblodistribution et qu'un tribunal devait lui permettre de le faire de toute façon, et que la décision était maintenue, ne faut-il pas en déduire que le projet de loi est inutile?

**Le sénateur Frith:** Nous allons finir par savoir, en temps et lieu, si la SOCAN convient que c'est le cas. Il y a peut-être un ou deux d'entre vous qui a jeté un coup d'oeil sur mon discours. J'ai dit: qu'est-ce qui ne va pas? Quel est le bon recours, et le projet de loi le prévoit-il? Avez-vous trouvé une erreur de ma part?



[Text]

**Mr. Maavara:** I do not think anyone in the industry suggests that there was not a need to clarify the law with respect to cable. Our position is that the Federal Court of Appeal has done so.

**The Chairman:** Thank you very much for coming. I appreciate your taking all of our questions. We will study carefully what you have had to say.

I now call upon our second group of witnesses on Bill C-88, representatives from the Canadian Cable Television Association. Welcome to the Senate hearings on Bill C-88. We have received your submission, and perhaps you could, if you wish, give some of the highlights of the submission and then be available for questions from fellow senators.

**Mr. Ken Stein, President and Chief Executive Officer, Canadian Cable Television Association:** Thank you, Mr. Chairman and members of the committee.

My name is Ken Stein. I am President and Chief Executive Officer of the Canadian Cable Television Association. With me today is Elizabeth Roscoe, CCTA Senior Vice-President, Public Affairs and Regulatory Development, and Jay Thomson, CCTA Vice-President, Legal and Regulatory Affairs.

The CCTA is a national association whose members operate some 700 cable television systems across Canada, serving approximately 90 per cent of Canadians who subscribe to cable television.

Mr. Chairman, the Canadian cable television industry fully accepts its legal responsibility to pay fair and equitable copyright royalties to creators, be they video producers or computer composers of music. In fact, the industry has paid copyright holders over \$150 million in distant broadcast signal royalties since 1990, when such liability was established in law as a result of the Canada-U.S. Free Trade Agreement. About \$5 million of that amount has been paid to SOCAN's members for the music component of those distant broadcast signals.

Mr. Chairman, by creating a new definition of the term "musical work", Bill C-88 will establish new and significant copyright liability for the cable industry. For this reason, we have been, and remain, concerned that the government decided not to deal with this matter as part of the copyright Phase II reform process, but chose instead to do something it said it would not do; namely, sever the Phase II bill by introducing a number of ad hoc amendments.

[Traduction]

**M. Maavara:** Je ne pense pas que quiconque au sein de l'industrie laisse croire qu'il n'était pas nécessaire de clarifier les dispositions législatives concernant la câblodistribution. La Cour fédérale d'appel l'a fait.

**Le président:** Merci beaucoup d'être venu témoigner. J'apprécie que vous ayez répondu à toutes nos questions. Nous allons étudier ce que vous avez dit avec soin.

Je veux maintenant convoquer le deuxième groupe qui vient témoigner au sujet du projet de loi C-88, les représentants de l'Association canadienne de télévision par câble. Bienvenue aux audiences du Sénat sur le projet de loi C-88. Nous avons reçu votre mémoire. Si cela vous convient, vous pourriez nous en donner les faits saillants et répondre ensuite aux questions des sénateurs.

**M. Ken Stein, président et directeur général, Association canadienne de télévision par câble:** Merci, monsieur le président. Merci aux membres du comité.

Je m'appelle Ken Stein. Je suis président et directeur général de l'Association canadienne de télévision par câble. Je suis accompagné aujourd'hui d'Elizabeth Roscoe, première vice-présidente chargée des affaires publiques et réglementaires, et de Jay Thompson, vice-président chargé des affaires juridiques et réglementaires.

L'Association est un regroupement national de quelque 700 câblodistributeurs qui, dans tous les coins du Canada, dessert environ 90 p. 100 des Canadiens qui sont abonnés au câble.

Monsieur le président, l'industrie canadienne de la câblodistribution accepte pleinement la responsabilité juridique qu'elle a de verser des droits justes et équitables aux créateurs, qu'il s'agisse de producteurs de vidéoclips ou de compositeurs de musique informatisée. De fait, l'industrie a versé aux titulaires de droit d'auteur plus de 150 millions de dollars sous forme de droits de retransmission à distance depuis 1990, année où la responsabilité à cet égard a été établie en droit avec l'adoption de l'accord de libre-échange nord-américain. De ce montant, les membres de la SOCAN ont reçu environ 5 millions de dollars en contrepartie de l'utilisation de leurs oeuvres musicales dans ces transmissions à distance.

Monsieur le président, en proposant une nouvelle définition du terme «oeuvre musicale», le projet de loi C-88 impose une responsabilité nouvelle et importante à l'industrie de la câblodistribution en ce qui touche les droits d'auteur. Cela nous inquiète toujours de constater que le gouvernement ait décidé de régler la question non pas par l'entremise de la réforme du droit d'auteur — Phase II — mais plutôt par un moyen qu'il s'était explicitement refusé: il a porté atteinte à l'intégrité du projet de Phase II en apportant plusieurs modifications ad hoc.



*[Text]*

That being said, in light of the government's decision to proceed with Bill C-88 at this time, the CCTA appeared before the House of Commons' legislative committee studying the bill last December, not to oppose the bill, but to offer what we considered to be constructive suggestions as to how the bill should be amended. At that time, we proposed two key amendments: The first recognizes the special circumstances of small cable systems; the second clarifies what constitutes a "network" for copyright purposes. The House of Commons committee accepted both of our proposed amendments which, it is important to note, SOCAN did not oppose. Those amendments form clauses 2 and 4 of the bill now before you.

Mr. Chairman, today we had originally planned simply to explain those two new and important provisions and reiterate our strong support for them. However, once we had an opportunity to review the version of Bill C-88 that is now before you, we discovered that a very significant provision, which had formed part of the bill when we appeared before the Commons committee, has since been removed. It was removed without our input as to the consequences for the cable television industry.

The provision I am referring to was included in clause 2 of the bill, as it was then, before the House of Commons committee. It would have added a new subsection to the Copyright Act, subsection 3(1.6), which would have clarified the distinction between the telecommunications right and the public performance right. The effect of this provision would be that cable systems, which communicate works to the public by telecommunication and pay the appropriate royalties for doing so, would not also be subject to public performance liability for the same use of that work. In other words, a single act would trigger only single liability; namely, "communication by telecommunications" liability.

If Bill C-88 is passed without section 3(1.6), it will be legally possible for SOCAN to file both a telecommunications tariff and a public performance tariff against cable for the same act relating to the same musical works. This would amount to dual liability for a single act. Mr. Chairman, this problem extends even beyond the musical works issue which Bill C-88 was intended to address. It could also have significant repercussions with respect to cable's retransmission copyright liability.

Cable's liability to pay royalties for the retransmission of distant broadcast signals is based on the telecommunications right. The deletion of subsection 3(1.6) from Bill C-88, however, could now make it possible for the distant signal

*[Traduction]*

Cela étant dit, comme le gouvernement avait décidé d'aller de l'avant avec le projet de loi C-88, l'Association canadienne de télévision par câble est allée témoigner en décembre dernier devant le comité législatif des Communes étudiant le projet de loi, non pas pour s'y opposer, mais plutôt pour proposer ce qui nous paraissait être des façons constructives de modifier le projet de loi. À ce moment-là, nous avons proposé deux modifications d'importance: premièrement, reconnaître les conditions particulières où évoluent les petits réseaux de câblodistribution. Deuxièmement, préciser la notion de «réseau» aux fins des droits d'auteur. Le comité de la Chambre des communes a accepté nos deux propositions auxquelles la SOCAN — il est important de le remarquer — ne s'est pas opposée. Ces modifications constituent les articles 2 et 4 du projet de loi que vous avez devant vous.

Monsieur le président, notre idée initiale pour aujourd'hui était d'expliquer simplement ces deux dispositions clés et de répéter à quel point nous les appuyons. Toutefois, nous avons eu l'occasion d'examiner la version du projet de loi C-88 que vous avez devant vous en ce moment et avons découvert qu'une disposition très importante, qui faisait partie du projet de loi au moment où nous avons témoigné devant le comité des Communes, a été supprimée entre-temps. Nous n'avons pas été appelés à nous prononcer sur les conséquences que cela pourrait avoir sur l'industrie de la câblodistribution.

La disposition dont je parle figurait à l'article 2 du projet de loi, dans la version qui était à l'étude au comité de la Chambre des communes. Elle aurait eu pour effet d'ajouter un passage à la Loi sur le droit d'auteur. l'article 3(1.6), qui aurait précisé la distinction entre les droits relatifs à la télécommunication et à l'exécution en public. L'effet de la disposition aurait été que les réseaux de câblodistribution, qui communiquent les oeuvres au public par télécommunication et versent les droits qui s'imposent à cet égard n'auraient pas été assujettis à la responsabilité à l'égard de l'exécution publique de la même oeuvre. Autrement dit, un seul acte entraînerait une seule responsabilité, c'est-à-dire la responsabilité relative à la «communication par télécommunication» d'une oeuvre.

Si le projet de loi C-88 est adopté, sans article 3(1.6), la SOCAN aura le droit de demander aux câblodistributeurs de verser à la fois les droits de télécommunication et les droits d'exécution en public pour le même acte, la même oeuvre. On assumerait donc une responsabilité double à l'égard d'un seul acte. Monsieur le président, cela ne se limite pas aux oeuvres musicales, qui devaient être le champ d'application du projet de loi C-88. Les répercussions pourraient aussi être importantes pour ce qui touche la responsabilité à l'égard du droit de retransmission des câblodistributeurs.

La responsabilité qu'ont les câblodistributeurs de verser des droits pour la retransmission à distance se fonde sur le droit des télécommunications. La suppression de l'article 3(1.6) du projet de loi C-88 permettait aux regroupements de titulaires de

[Text]

copyright collectives, which goes beyond SOCAN, to file public performance tariffs against cable. These would be in addition to the existing \$42 million annual telecommunications tariff we now pay — again, dual liability for the same act.

Mr. Chairman, members of the committee, absent the originally proposed subsection 3(1.6), whether or not two types of copyright liability can be triggered by the same act with the same works — musical, dramatic or other — will ultimately have to be decided by the courts. This would mean further protracted litigation, something Bill C-88 was supposed to prevent. That is why it is imperative that this provision be put back into this bill.

In conclusion, let me emphasize that by raising this issue, the CCTA is in no way trying to delay or block Bill C-88, and thus prevent Canadian composers from receiving fair and equitable compensation for the use of their creative works. We recognize that this bill is important to them. Indeed, with the “network” and “small system” amendments, the bill is also important to us.

However, instead of clarifying matters as it was supposed to do, we believe Bill C-88 will now lead to further disputes and create more problems than it is intended to cure. It is in everyone's interest, including both users and creators, that this does not happen.

Mr. Chairman, that concludes my remarks. We thank you for the opportunity to appear before you today. We now welcome your questions.

**The Chairman:** Did you have a chance to read the letter dated May 4 from Mr. Paul Spurgeon, the legal counsel?

**Mr. Stein:** Yes, we have.

**The Chairman:** Would you mind commenting on that before we open things up to questions?

**Mr. Stein:** Well, the letter is not adequate for our purposes at all.

**The Chairman:** In what respect?

**Mr. Stein:** They had a previous position a number of years ago. This sets out their position. That position could change at any time. It is a side letter. It is an understanding. It is no commitment.

**Senator Frith:** It is not what it says that you are concerned about; it is that you are not sure you can rely on it? It is not technical. In other words, if SOCAN were held to what it says in that letter, it would meet your needs? What you are saying is that you would rather have something more definite than a letter, is that right? Or, on the other hand, does the letter not

[Traduction]

droit d'auteur, donc bien plus que la seule SOCAN, de demander le versement de droits d'exécution en public aux câblodistributeurs. Cela s'ajouterait aux 42 millions de dollars que nous payons déjà depuis des années pour les droits de communication — encore une fois, une responsabilité double pour un seul acte.

Monsieur le président, honorables sénateurs, en l'absence de l'article 3(1.6) qui avait été proposé au départ, ce sont les tribunaux qui vont finir par devoir déterminer si deux responsabilités relatives au droit d'auteur peuvent s'appliquer à un seul acte qui met en jeu la même oeuvre — qu'elle soit musicale, dramatique ou autre. Il s'ensuivrait de longues batailles juridiques, ce que le projet de loi C-88 devait prévenir. Voilà pourquoi il est impératif de réintégrer cette disposition dans le projet de loi.

En conclusion, permettez-moi d'insister sur un fait: en soulevant la question, l'Association canadienne de télévision par câble ne cherche aucunement à retarder ou à empêcher l'adoption du projet de loi C-88 pour empêcher les compositeurs canadiens de toucher un dédommagement juste et équitable en contrepartie de l'utilisation de leurs oeuvres de création. Nous reconnaissons l'importance que revêt le projet de loi pour eux. Il en est de même pour nous, étant donné les modifications touchant la notion de réseau et les petits réseaux.

Toutefois, plutôt que d'éclaircir les choses comme il devait le faire, le projet de loi C-88 sera à la source d'autres litiges et provoquera plus de difficultés qu'il devait régler. Il est dans l'intérêt de chacun, usagers et créateurs compris, de faire en sorte que ce ne soit pas le cas.

Voilà qui conclut mon exposé, monsieur le président. Je vous remercie de l'occasion de comparaître devant vous aujourd'hui. Nous sommes maintenant disposés à répondre à vos questions.

**Le président:** Avez-vous eu l'occasion de lire la lettre de M. Paul Spurgeon, conseiller juridique, en date du 4 mai?

**M. Stein:** Oui, nous avons lu la lettre.

**Le président:** Pourriez-vous la commenter avant la période de questions?

**M. Stein:** Eh bien, la lettre ne convient pas du tout à nos fins.

**Le président:** De quel point de vue?

**M. Stein:** Ils avaient énoncé une position il y a plusieurs années. La lettre établit leur position. Cette position pourrait changer n'importe quand. C'est seulement une lettre. Une idée qui est énoncée. On ne s'engage à rien.

**Le sénateur Frith:** Ce n'est pas tant ce qui y est dit qui vous préoccupe; c'est plutôt que vous n'êtes pas sûr de pouvoir vous y fier? Ce n'est pas une question technique. Autrement dit, si la SOCAN devait respecter ce qui est dit dans la lettre, cela vous conviendrait? Vous dites que vous voudriez avoir quelque chose de plus solide qu'une lettre, n'est-ce pas? Ou



[Text]

say as much as you would like it to say, and if not, what should it say?

**Mr. Stein:** We have difficulty with a letter interpreting what Parliament is trying to say. The court looks at a piece of legislation as setting out what it is that Parliament intended it to do, not what SOCAN intended it to do.

**Senator Frith:** I understand that. I want to understand your position on the letter: It is not that the letter should have said something more; it is just that it is, in fact, simply a letter.

You say there is a difference between a letter and the law, and I agree with you. If, in a letter, some people put themselves in a position of saying they will not claim double tariffs for one single act, and you were to produce that letter before the Copyright Appeal Board, saying, in effect, "Look, they are asking here for something, and they are estopped from raising this now," do you not feel that that is enough?

**Mr. Stein:** Certainly not.

**Senator Frith:** It is not that what they say is wrong, but you do not feel you can rely on it.

**Mr. Stein:** Number one, I do not think we can rely on it; and, number two, we do have difficulty with what they are saying. They offer only an understanding of the practical effect. They do not provide undertakings. They also take great pains to avoid referencing either the telecommunications right or the public performance right as a basis for which they would file a tariff, meaning they could leave it open to file a public performance tariff against us.

**Senator Frith:** That answers my question. I wanted to understand what was unsatisfactory, and you have explained it.

I am waiting for someone to say where we went wrong in our debate. The Senate sent this bill to the committee, and accepted the bill at second reading because of an analysis, which is on the public record. Speaking for myself, I felt that some provisions had been piggy-backed, but you feel that the provisions added on were useful?

**Mr. Stein:** Essentially.

**Senator Frith:** Essentially, yes. I feel that the original intent of Bill C-88, which I thought I understood and put on the record what my understanding was, has become unnecessarily complicated. I think the bill should pass, but I also think we must hear what SOCAN has to say about the representations made to us by these two concerned groups of people. These are responsible organizations, CTV and the cable association.

That having been said, however, I still think that the bill should pass. I do not think these people should have to rely on the uncertainty of the court cases, but they should be asked that question, too. What I mean is that Senator Buchanan's question

[Traduction]

encore est-ce que la lettre n'en dit pas autant que vous le voudriez? Si c'est le cas, que devrait-elle dire?

**M. Stein:** Cela nous embête de lire une lettre où ce que le Parlement essaie de dire est interprété. Les tribunaux perçoivent les projets de loi comme étant l'intention du Parlement et non pas l'intention de la SOCAN.

**Le sénateur Frith:** Je le sais. Je veux savoir ce que vous pensez de la lettre: ce n'est pas que la lettre aurait dû en dire plus, c'est seulement qu'il s'agit, en fait, simplement d'une lettre.

Vous dites qu'il y a une différence entre la lettre et la loi, je suis d'accord avec vous. Si les auteurs d'une lettre affirment qu'ils n'imposeraient pas de tarif double pour un seul acte et que vous seriez en mesure de produire cette lettre devant la Commission d'appel du droit d'auteur — pour dire «Regardez, voici ce qu'ils demandent, voici ce qu'ils ont dit» — n'est-ce pas suffisant à vos yeux?

**M. Stein:** Certainement pas.

**Le sénateur Frith:** Ce n'est pas tant leurs propos qui vous embêtent, mais le fait que vous ne pouvez vous y fier.

**M. Stein:** Premièrement, je ne pense pas que nous puissions nous y fier. Deuxièmement, ce qu'ils disent nous embête. Ils disent seulement comprendre les choses dans la pratique. Ils ne s'engagent à rien. De même, ils se donnent beaucoup de peine pour ne pas dire que les droits de télécommunication ou les droits d'exécution seraient le fondement d'un projet de tarif. Autrement dit, ils se réservent la possibilité d'exiger de notre part des droits d'exécution en public.

**Le sénateur Frith:** Voilà qui répond à ma question. Je voulais savoir ce qui n'était pas satisfaisant, et vous l'avez expliqué.

J'attends que quelqu'un dise où nous avons erré dans notre débat. Le Sénat a envoyé ce projet de loi au comité et accepté le projet de loi en deuxième lecture à la suite d'une analyse, dans le contexte d'un débat officiel. Moi-même, je crois que certaines dispositions ont été greffées sur d'autres; croyez-vous que les ajouts ont été utiles?

**M. Stein:** Essentiellement.

**Le sénateur Frith:** Essentiellement, oui. Je crois que le projet de loi C-88, que je comprenais à l'origine et que j'ai expliqué à la lumière de ma compréhension pour le compte rendu au début, est devenu inutilement compliqué. Je crois qu'il devrait être adopté, mais je crois aussi qu'il faut entendre la réplique de la SOCAN aux observations formulées par ces deux groupes intéressés. Ce sont des organisations responsables, CTV et l'Association de la télévision par câble.

Cela étant dit, tout de même, je crois que le projet de loi devrait être adopté. À mes yeux, il ne faudrait pas obliger ces gens à attendre dans l'incertitude les décisions des tribunaux, mais il faudrait quand même leur poser la question. Ce que je



[Text]

can be put to them, too; namely: "Why are you not happy with what the courts are doing? Why do you want this bill?" And SOCAN has to answer; "Are you sideswiping CTV?" This is merely the basic position of case criticism and reply. I will not take a brief for them. SOCAN should have the chance to say, "Here are the answers to these questions," if there are, indeed, answers. Questions have been raised before the committee, and they are questions that SOCAN should be given a chance to answer.

**The Chairman:** Senator Frith, in response to your question, officials from SOCAN are here. If honourable senators have no further questions to put to these witnesses, perhaps we could call SOCAN forward and put questions to them.

Mr. Stein and Mrs. Roscoe, are there further questions or comments you want to make in conclusion?

**Mr. Stein:** Yes, Mr. Chairman. In conclusion, what we are concerned about is that the way in which this bill is unfolding raises exactly the problem and creates more of a problem than it originally was designed to correct. We are concerned about that. We are particularly concerned because there are important amendments in this legislation in terms of defining the liabilities and giving certain exemptions, or giving the power to give certain exemptions with respect to small systems. That is important.

The network amendment is important. CTV's concerns are separate and distinct from the kind of concerns we have. We are primarily concerned with the way in which the Broadcasting Act deals with pay and specialty services. I want to make it clear, though, that they are separate and distinct concerns.

The problem now is that Bill C-88, as put forward, creates a dual liability, not only in terms of musical rights but also in terms of perhaps other rights. This, therefore, starts to escalate the problem from the small problem that it was to being a very large problem for the cable television industry and our subscribers across Canada.

**Senator Frith:** You like the network clause, and CTV does not?

**Mr. Jay Thomson, Vice-President, Legal and Regulatory Affairs, Canadian Cable Television Association:** I would say that it is for different reasons. We like it for certain reasons; they dislike it for certain reasons.

**Senator Frith:** Why do you like it?

[Traduction]

veux dire, c'est qu'il faudrait leur poser à eux aussi la question du sénateur Buchanan: «En quoi les décisions des tribunaux vous paraissent-elles insatisfaisantes? Pourquoi tenez-vous à ce projet de loi?» Et la SOCAN doit répondre. «Portez-vous un coup à CTV en passant?» C'est simple: la critique appelle une réplique. Je ne me prononcerai pas pour elle. La SOCAN doit avoir l'occasion de dire: «Voici les réponses à ces questions». Dans la mesure où il y a des réponses, bien sûr. Les témoins ont soulevé des questions devant le comité, et la SOCAN devrait avoir l'occasion d'y répondre.

**Le président:** Sénateur Frith, pour répondre à votre question, nous avons parmi nous des représentants de la SOCAN. Si les honorables sénateurs n'ont plus de question à poser aux témoins, nous pourrions peut-être les convoquer et leur poser nos questions.

Monsieur Stein, madame Roscoe, avez-vous d'autres questions ou observations en guise de conclusion?

**M. Stein:** Oui, monsieur le président. En guise de conclusion, je voulais dire que de la façon dont le projet de loi évolue, il y aura exactement ce problème, le projet de loi créera au bout du compte plus de problèmes qu'il était conçu pour en régler au début. Cela nous préoccupe. Cela nous préoccupe particulièrement du fait que le projet de loi renferme des modifications importantes qui définissent les responsabilités et établissent certaines exemptions ou encore établissent les pouvoirs nécessaires pour accorder certaines exemptions en ce qui concerne les petits réseaux. C'est important.

La modification qui porte sur les réseaux est importante. Les questions qui préoccupent CTV sont distinctes de celles qui nous préoccupent, nous. Nous nous préoccupons surtout de la façon dont la Loi sur la radiodiffusion régit les services payants et spécialisés. J'insiste tout de même sur le fait que nos préoccupations sont tout à fait distinctes.

La difficulté qui provient du projet de loi C-88, sous sa forme actuelle, est qu'il crée une responsabilité double, non seulement pour ce qui touche les droits liés aux oeuvres musicales, mais peut-être d'autres droits. Par conséquent, un problème qui était à l'origine assez petit pourrait prendre des proportions inattendues pour l'industrie de la câblodistribution et pour nos abonnés partout au Canada.

**Le sénateur Frith:** Vous êtes en faveur de la modification touchant les réseaux, ce qui n'est pas le cas de CTV?

**M. Jay Thomson, vice-président, Affaires juridiques et réglementaires, Association canadienne de télévision par câble:** Je dirais que les raisons ne sont pas les mêmes. Nous sommes en faveur de la modification pour certaines raisons. Ils ne sont pas d'accord pour certaines raisons.

**Le sénateur Frith:** Pourquoi êtes-vous en faveur?

[Text]

**Mr. Thomson:** We like it because it clarifies the specialty and pay services share in the liability. That music is put on for their purposes. That is not the same as at CTV, which is a different kind of a network.

**Senator Frith:** The liability is still a liability to have a tariff set by the board.

**Mr. Stein:** Yes.

**Senator Frith:** You cannot take this act, if it is passed, go to court and say, "Pay me". What SOCAN gets is the right to move to have a tariff established.

**Mr. Stein:** Exactly, and we support that.

**The Chairman:** Thank you.

Our next witnesses are from SOCAN. Would you mind stating your names, please.

**Mr. Paul Spurgeon, Legal Counsel, Society of Composers, Authors and Music Publishers of Canada:** My name is Paul Spurgeon and I am legal counsel for SOCAN. With me is Mr. George Hynna of the law firm Gowling, Strathy and Henderson.

**Mr. Y. A. George Hynna, Legal Counsel, Gowling, Strathy and Henderson:** Mr. Chairman, for the record, I would just indicate that my name is spelled H-Y-N-N-A.

**The Chairman:** You have heard the presentations made by CTV and the Canadian Cable Television Association.

**Mr. Spurgeon:** That is correct.

**The Chairman:** You have heard the questions raised by Senator Frith.

**Mr. Spurgeon:** That is correct.

**The Chairman:** Would you mind responding to those questions and giving us your position? In particular, we would like you to respond in relation to your letter dated May 4 and, in particular, paragraph 3. Perhaps you could start with Senator Frith's questions.

**Mr. Spurgeon:** There were several questions.

**Senator Frith:** The ones I summarized are: Why are you not happy with *Létourneau*; to what extent does this bill have unintended and unfair consequences for CTV; and to what extent does it have unintended or intended unfair consequences for cable, CCTA. Nobody has really come to the original intent of the bill, which was to solve this cable performance problem.

[Traduction]

**M. Thomson:** Nous sommes en faveur de la modification parce qu'elle précise mieux la part de responsabilité des services payants et spécialisés. La musique sert leurs fins. Le cas de CTV est différent, car ce n'est pas le même type de réseau.

**Le sénateur Frith:** La responsabilité demeure: la commission peut établir un tarif.

**M. Stein:** Oui.

**Le sénateur Frith:** Si jamais ce projet de loi est adopté, on ne pourra prendre la loi, se rendre à un tribunal et dire: «Payez-moi». La SOCAN obtient simplement le droit de présenter un projet de tarif.

**M. Stein:** Tout à fait, et nous sommes d'accord.

**Le président:** Merci.

Nos prochains témoins représentent la SOCAN. Veuillez vous présenter, messieurs.

**M. Paul Spurgeon, conseiller juridique, Société canadienne des auteurs, Compositeurs et éditeurs de musique:** Je m'appelle Paul Spurgeon et je suis conseiller juridique à la SOCAN. Je suis accompagné de M. George Hynna, du cabinet d'avocats Gowling, Strathy et Henderson.

**M. Y. A. George Hynna, conseiller juridique, Gowling, Strathy et Henderson:** Monsieur le président, pour le compte rendu, je veux simplement préciser que mon nom s'écrit comme suit: H-Y-N-N-A.

**Le président:** Vous avez entendu les exposés des représentants de CTV et de l'Association canadienne de télévision par câble.

**M. Spurgeon:** Oui.

**Le président:** Vous avez entendu les questions que le sénateur Frith a posées.

**M. Spurgeon:** Oui.

**Le président:** Pourriez-vous y répondre et nous donner votre point de vue? En particulier, nous aimerions connaître votre avis au sujet de la lettre datée du 4 mai et, surtout, du paragraphe 3. Vous pourriez aborder d'abord les questions du sénateur Frith.

**M. Spurgeon:** Il y a eu plusieurs questions.

**Le sénateur Frith:** En voici le résumé: Pourquoi la décision dans l'affaire *Létourneau* ne vous paraît-elle pas satisfaisante? Dans quelle mesure ce projet de loi porte-t-il des conséquences inattendues et injustes pour CTV? Dans quelle mesure porte-t-il des conséquences inattendues ou injustes pour les câblodistributeurs, pour l'Association canadienne de télévision par câble? Personne ne s'est vraiment attaqué à l'objet initial du projet de loi, c'est-à-dire de régler la question de l'exécution des oeuvres sur les réseaux de câblodistribution.



[Text]

**Mr. Spurgeon:** I think we can start with the terms of reference, being the Copyright Act, which clearly states that every owner of a copyright work has a right to perform in public or to communicate the work by telecommunication. Unfortunately, arguments have been made in courts that the works that SOCAN administers are not protected because they are not in a graphic form. I think it was underscored at trial when counsel for the cable systems was asked, "Are you saying that the only way SOCAN can get protection is if their works were faxed", and he said, "Yes, that is absolutely right." This bill addresses that matter by saying that musical work is music, and it does not need to be faxed over a wire to receive protection. Music is music.

One of the rights that SOCAN has is the right to communicate the work, its music, by telecommunications. That is what this bill will clarify. It clearly has the right to perform in public as well. The concerns of the CCTA are unfounded if one looks at the tariff that SOCAN has filed against cable systems since 1990. The wording of that tariff is clear. It says —

**Senator Buchanan:** What are you reading from?

**Mr. Spurgeon:** The *Canada Gazette Supplement, Part 1*, September 26, 1992. This is the statement of proposed royalties that SOCAN has asked to be collected. We have yet to appear before the board on this matter because of these problems. This is what Bill C-88 will address and rectify.

Under the heading "Transmitters of Non-broadcast Services" Tariff 17 says:

For a licence to perform or to communicate by telecommunication, in connection with transmission of non-broadcast television services to its subscribers, any or all of the works for which SOCAN has. . .

It is clear that that is the act that SOCAN wishes to license, the act of performing or to communicate.

**Senator Frith:** CTV has no problem with that wording as it stands, do they?

**Mr. Spurgeon:** I did not hear any. That is the nub of it, and that is what the letter sets out, that we are seeking a licence fee for their exploitation of music which, up until now, has not been paid; there has been no compensation, and it is as simple as that.

**Senator Buchanan:** Are they not willing to pay that fee?

[Traduction]

**M. Spurgeon:** Je pense que l'objet du texte serait un bon point de départ, celui de la Loi sur le droit d'auteur, où il est dit expressément que tout titulaire d'un droit d'auteur a le droit d'exécuter une oeuvre en public ou de la communiquer par télécommunication. Malheureusement, les arguments présentés devant les tribunaux portaient que les oeuvres administrées par la SOCAN ne sont pas protégées parce qu'elles ne se présentent pas sous forme graphique. Une question adressée à l'avocat des câblodistributeurs dans une affaire fait ressortir cet état de fait: «Affirmez-vous que la seule façon dont la SOCAN peut protéger ces oeuvres est de les transmettre par télécopieur?» La réponse: «Oui, tout à fait.» Le projet de loi règle la question en établissant qu'une oeuvre musicale est de la musique et qu'il n'est pas nécessaire de la transmettre par télécopieur pour qu'elle soit protégée. De la musique, c'est de la musique.

Un des droits que la SOCAN peut revendiquer est le droit de communiquer l'oeuvre, la musique, par télécommunication. C'est la précision qu'apporte le projet de loi. De même, le droit d'exécuter l'oeuvre en public lui appartient clairement. Les inquiétudes de l'Association canadienne de télévision par câble sont sans fondement. On n'a qu'à regarder le tarif que la SOCAN impose aux câblodistributeurs depuis 1990. Le libellé du régime de tarification est clair: voici. . .

**Le sénateur Buchanan:** Quelle est votre source?

**M. Spurgeon:** La *Gazette du Canada, Supplément, Partie 1*, du 26 septembre 1992. C'est le projet de tarif des droits que la SOCAN a demandé à percevoir. Nous n'avons pas encore témoigné devant la commission à ce sujet à cause des problèmes qui sont survenus. C'est ce que le projet de loi C-88 vise à rectifier.

Le tarif no 17, sous la rubrique Transmetteurs de services autres que de radiodiffusion, se lit comme suit:

Pour une licence autorisant l'exécution ou la communication par télécommunication, dans le cadre de services de télévision autres que de radiodiffusion à ses abonnés, de l'une ou de la totalité des oeuvres à l'égard desquelles la SOCAN...

Voilà clairement l'acte que la SOCAN veut autoriser, l'exécution ou la communication par télécommunication.

**Le sénateur Frith:** Le libellé actuel ne pose aucune difficulté pour CTV, n'est-ce pas?

**M. Spurgeon:** Pas à ma connaissance. En voilà l'essentiel, et c'est ce que la lettre établit. Nous cherchons à imposer un tarif à leur exploitation d'une musique qui, jusqu'à maintenant, n'a pas été payée. Il n'y a pas eu de rémunération, c'est aussi simple que cela.

**Le sénateur Buchanan:** Ne sont-ils pas prêts à verser ces droits?



[Text]

**Mr. Spurgeon:** We have to have a tariff approved by the Copyright Board, and we have yet to appear before that board because of court challenges and the fact that this bill has not yet been passed.

**Senator Buchanan:** Perhaps I misunderstood, but the cable television people said they were prepared to pay.

**Mr. Spurgeon:** If they would accept the jurisdiction of the Copyright Board and we could sit down and have a hearing, we would welcome that. However, they have yet to do that. They have sought an order prohibiting the board from holding a hearing respecting this tariff. Composers have faced this exploitation of their works for years.

**Senator Buchanan:** In spite of the court decision?

**Mr. Spurgeon:** Yes.

**Senator Frith:** The court decision is no ticket, as yet. If you were to walk into the board right now with *Létourneau*, they would tell you you could not get in with that ticket. However, if you walked in with Bill C-88, they would welcome you. That is what this bill is all about.

**Senator Buchanan:** I think we are looking at the side effects, and I would like to know your reaction to the side effects.

**Mr. Spurgeon:** First of all, what specific side effects are we talking about?

**Senator Buchanan:** The one raised by CTV.

**Mr. Spurgeon:** It has been explained that SOCAN has a tariff that applies to television broadcasters of 2.1 per cent. It is fixed by the Copyright Board.

**The Chairman:** "Broadcasters" as defined by whom?

**Mr. Spurgeon:** You turn on the television in Ottawa and you watch, for example, CJOH. They are all paying a fee to SOCAN for their broadcasting of musical works, which amounts to 2.1 per cent of their revenues.

**Senator Frith:** If it does not go through the air and it is a straight cable operation, they do not pay?

**Mr. Spurgeon:** Exactly. The CTV Network is part of a business that delivers programming to the public. The network involves affiliates, and earns revenue from the sale of air time. SOCAN is paid —

**The Chairman:** CTV does not earn revenue from the air time.

**Mr. Spurgeon:** Yes, it does. If it sells air time and it earns revenue from the sale of that air time, it does not pay SOCAN a percentage, whatever the board may decide to fix it at. It

[Traduction]

**M. Spurgeon:** Il faut que la Commission du droit d'auteur approuve le projet de tarif. Nous n'avons pas encore comparu devant cette commission à cause des contestations judiciaires qu'il y a eues et du fait que le projet de loi n'a pas encore été adopté.

**Le sénateur Buchanan:** J'ai peut-être mal compris, mais les représentants de la câblodistribution ont dit qu'ils étaient prêts à payer.

**M. Spurgeon:** S'ils acceptaient l'autorité de la Commission du droit d'auteur en la matière et nous permettaient d'avoir une audience avec eux, nous en serions heureux. Toutefois, ils ne l'ont pas encore fait. Ils ont cherché à obtenir une ordonnance interdisant à la commission de tenir une audience au sujet de ce tarif. Les compositeurs font face à cette exploitation de leurs oeuvres depuis des années.

**Le sénateur Buchanan:** Malgré la décision du tribunal?

**M. Spurgeon:** Oui.

**Le sénateur Frith:** La décision du tribunal n'est pas une garantie, pas encore. Celui qui se rend à la commission aujourd'hui avec l'arrêt *Létourneau* entre les mains essuie un refus. Toutefois, s'il arrive avec le projet de loi C-88, il est le bienvenu. C'est la raison d'être du projet de loi.

**Le sénateur Buchanan:** On parle maintenant des effets secondaires. J'aimerais connaître votre réaction face aux effets secondaires.

**M. Spurgeon:** D'abord, de quels effets secondaires en particulier parlez-vous?

**Le sénateur Buchanan:** Les questions soulevées par les représentants de CTV.

**M. Spurgeon:** On a expliqué que le tarif appliqué par la SOCAN aux télédiffuseurs est de 2,1 p. 100. Le pourcentage est fixé par la Commission du droit d'auteur.

**Le président:** Qui définit les «télédiffuseurs»?

**M. Spurgeon:** Vous allumez le téléviseur à Ottawa et vous regardez, disons, CJOH. Chacun verse des droits à la SOCAN pour sa diffusion d'oeuvres musicales, somme qui correspond à 2,1 p. 100 des recettes.

**Le sénateur Frith:** Si ce n'est pas diffusé sur les ondes et que c'est simplement une câblodistribution, on ne paie pas?

**M. Spurgeon:** Exactement. Le réseau CTV fait partie d'une société qui diffuse des émissions à l'intention du public. Le réseau comprend des sociétés affiliées et tire des recettes de sa vente de temps d'antenne. La SOCAN est payée. . .

**Le président:** CTV ne tire pas de recettes du temps d'antenne.

**M. Spurgeon:** Oui. Si le réseau vend du temps d'antenne et en tire un revenu, il ne verse pas un pourcentage à la SOCAN, quel que soit le pourcentage fixé par la commission. Il ne verse

[Text]

does not pay SOCAN any fee for its exploitation of the SOCAN repertory. The only entities that are part of that process of transmitting or delivering that programming to the public are the affiliates.

**Senator Buchanan:** And they pay?

**Mr. Spurgeon:** Yes. If I can show you graphically. We have here a pie chart based on information provided during the court hearing.

**The Chairman:** Please describe the chart.

**Mr. Spurgeon:** It is a pie chart that consists of two shaded areas. The grey portion indicates revenue earned by CTV affiliates subject to SOCAN's tariff. The black portion represents revenue earned by CTV network not subject to SOCAN's tariff. You cannot see the white portion; it is a sliver, but that is CTV Network revenue subject to SOCAN's tariff of .36. They actually pass money down to the affiliates, and they include that when they remit their fees to SOCAN, along with 2.1 per cent of the money they generate from the sale of air time. This black portion here goes "untariffed", if you will. The creators get nothing for that.

I heard the tape delivered earlier today. I think it was wall to wall music. I did not hear any silence. It was practically all voices with music in the background. I noticed the musical work of a lady who depends on royalties from SOCAN, Dolores Clayman, who is an elderly lady who lives in England now. She is a Canadian and she depends on her royalties from the music she wrote for *Hockey Night in Canada*. That is a theme with which we are all familiar, and when we hear it we know exactly what it means. What SOCAN is all about is obtaining money from the exploitation of the music that is broadcast on television by the television networks and affiliates.

**Senator Buchanan:** Are you saying that you believe that the intention of this bill should have been to catch CTV?

**Mr. Spurgeon:** I think that the bill includes provisions which deal with network. The word "network" can include any network. It can be a cable network or a television network. We feel that the bill does address that issue.

**Senator Buchanan:** Should it address that issue? Was that the original intention? My understanding is that it was not.

**Mr. Spurgeon:** It is part of the whole question of liability. It has necessarily to be considered because of the nature of broadcasting today. Broadcasting communication, whether by

[Traduction]

pas à la SOCAN des droits pour son exploitation du répertoire de la SOCAN. Les seules entités qui font partie de ce processus — la transmission ou la diffusion des émissions au public — sont les sociétés affiliées.

**Le sénateur Buchanan:** Et les sociétés affiliées paient?

**M. Spurgeon:** Oui. J'ai un graphique qui l'illustre bien. Voici un camembert qui représente les informations données au cours des audiences du tribunal.

**Le président:** Je vous prie de décrire le graphique.

**M. Spurgeon:** C'est un camembert qui se compose de deux zones ombrées. La portion grise correspond aux recettes des sociétés affiliées de CTV qui sont assujetties au tarif de la SOCAN. La portion noire représente les recettes du réseau CTV qui ne sont pas assujetties au tarif de la SOCAN. On ne voit pas la portion blanche. C'est une pointe très mince, mais c'est la part des recettes du réseau CTV qui sont assujetties au tarif de la SOCAN, tarif de 0,36 p. 100. En vérité, le réseau refille de l'argent aux sociétés affiliées, qui incluent cette somme lorsqu'ils remettent leurs droits à la SOCAN, avec les 2,1 p. 100 qui proviennent de la vente du temps d'antenne. La portion en noir est libre de tarif, si vous voulez. Les créateurs n'obtiennent rien à cet égard.

J'ai écouté la bande qui est parvenue plus tôt, aujourd'hui. C'était musical d'un bout à l'autre. Il n'y a pas eu de silence. C'était pratiquement toujours des voix avec une musique de fond. J'ai remarqué une oeuvre musicale composée par une dame qui dépend des droits d'auteur provenant de la SOCAN, Mme Dolores Clayman, une vieille dame qui vit maintenant en Angleterre. Elle est canadienne et elle dépend des droits perçus en rapport avec la musique qu'elle a écrite pour *Hockey Night in Canada*. C'est un indicatif musical que nous connaissons tous. Quand nous l'entendons, nous savons exactement de quoi il s'agit. La raison d'être de la SOCAN, c'est d'obtenir de l'argent en contrepartie de l'exploitation de la musique diffusée à la télévision par les réseaux et par leurs sociétés affiliées.

**Le sénateur Buchanan:** Êtes-vous en train de dire que vous croyez que l'objet de ce projet de loi était d'atteindre CTV?

**M. Spurgeon:** Le projet de loi renferme des dispositions qui traitent des réseaux. Le terme «réseau» englobe n'importe quel réseau. Il peut s'agir d'un réseau de câblodistribution ou d'un réseau de télévision. À nos yeux, le projet de loi traite de cette question.

**Le sénateur Buchanan:** Devrait-il traiter de cette question? Était-ce le but à l'origine? D'après ce que j'en comprends, ce n'est pas le cas.

**M. Spurgeon:** Cela fait partie de la question de la responsabilité. Il faut s'y attarder en raison de la nature de la diffusion aujourd'hui. La communication, que ce soit par fil ou



[Text]

wire or hertzian waves, is an exploitation of the copyrights of composers.

**Senator MacDonald:** The answer is yes.

**Mr. Spurgeon:** I would say so.

**Senator Frith:** So it was not a sideswipe.

**Senator MacDonald:** The worst fears of the CTV network have just been confirmed.

**Senator Frith:** And rightly so, he says.

**Senator Buchanan:** It is to your advantage if it does catch CTV.

**Mr. Spurgeon:** That is right. All we want is to ensure that the exploitation of musical works, whether by communication or performance, is compensated for. Look at the wording of the tariff that we proposed and for which, again, we have not been able to seek approval. I would like to quote again from the *Canada Gazette*. The tariff applicable to television affiliates or televisions broadcasters is as follows:

The fee for such licence for all television broadcasts from the station or stations owned or operated by the licensee is a sum equal to 2.1% of the gross amount paid. . .

In other words, for networks, it is 2.1 per cent of the "Net amount paid" as defined, and it is defined to mean:

. . .the gross amount paid by all persons or entities. . .

who advertise —

. . .provided by the licensee less those amounts thereof remitted to and forming part of the gross amounts paid to television stations within the meaning of tariff Mo. 2.A.1.

In other words, the first part of the tariff. Therefore it clearly distinguishes between the revenue that is paid by the stations themselves and this revenue that is earned by the network and is, so far, not subject to any tariff. We have filed a proposed tariff; we have yet to have it approved, but that will obviously address that problem as well.

**Senator MacDonald:** Would the agree that the CTV is a non-profit organization?

**Mr. Spurgeon:** No.

**Senator Frith:** What is the difference between "non-profit" in the sense of not seeking profit or not making any?

**Senator MacDonald:** I meant it the way it was stated: It is a non-profit organization. Why in the name of heaven would stations give up 20 per cent of their time to an organization

[Traduction]

par ondes hertziennes, est une exploitation des droits d'auteur des compositeurs.

**Le sénateur MacDonald:** La réponse est «oui».

**M. Spurgeon:** C'est aussi mon avis.

**Le sénateur Frith:** On ne cherchait donc pas à porter un coup à CTV en passant.

**Le sénateur MacDonald:** Les pires craintes du réseau CTV viennent d'être confirmées.

**Le sénateur Frith:** Et avec raison, dit-il.

**Le sénateur Buchanan:** C'est à votre avantage si CTV est touché.

**M. Spurgeon:** Oui. Tout ce que nous voulons, c'est nous assurer que l'exploitation des oeuvres musicales, que ce soit une communication ou une exécution, s'accompagne d'un dédommagement. Regardez la formulation du projet de tarif que nous avons proposé, projet que nous n'avons pu, encore une fois, chercher à faire approuver. J'aimerais vous lire une autre citation de la *Gazette du Canada*. Le tarif applicable aux télédiffuseurs ou aux sociétés de télévision affiliées s'établit comme suit:

Le montant d'une licence à l'égard de toutes les émissions télédiffusées d'une ou des stations dont le titulaire est l'exploitant ou le propriétaire doit être une somme égale à 2,1 p. 100 du montant brut payé...

En d'autres termes, les réseaux doivent payer 2,1 p. 100 du «montant net payé» selon la définition, qui est censée être la suivante:

. . .du montant brut payé par toute personne ou entité...

qui fait de la publicité. . .

. . .payé par le titulaire de permis moins les montants remis et inclus dans les montants bruts payés aux stations de télévision selon la tarif 2.A.1.»

En d'autres termes, la première partie du tarif. Par conséquent, il y a une distinction claire entre le revenu payé par les stations et celui que tire le réseau qui n'est, jusqu'à présent, sujet à aucun tarif. Nous avons déposé une proposition de tarif; elle doit encore être approuvée, mais elle permettra manifestement de régler ce problème.

**Le sénateur MacDonald:** Seriez-vous d'accord pour dire que CTV est un organisme sans but lucratif?

**M. Spurgeon:** Non.

**Le sénateur Frith:** Quel est le vrai sens de «sans but lucratif»? Cela veut-il dire qu'on ne cherche pas à faire des profits ou qu'on n'en fait aucun?

**Le sénateur MacDonald:** Je lui donnais le sens qui était énoncé: c'est un organisme sans but lucratif. Pourquoi diable des stations accorderaient-elles 20 p. 100 de leur temps de



[Text]

based mainly in Toronto to distribute programs unless they had to?

**Mr. Spurgeon:** There is obviously an arrangement. Perhaps Mr. Hynna could speak to that. He is familiar with the arrangements that have existed up until now.

**Mr. Hynna:** When I was listening to CTV witnesses earlier, reference was made to evidence before the court in the proceedings that have been referred to which are now the subject of an application for leave to the court.

If I refer to evidence that is before the court, I do not want to make this forum an issue for dealing with legal issues, but simply to indicate that, as part of the material in the court record, there is a copy of an affiliation agreement that was the CTV affiliation agreement in the period at issue — that is, from 1990 on — to which the tariff was to apply.

Contained in that agreement are provisions that delineate the responsibilities and rights between the CTV television network at the top and its affiliate stations on the other side. I am sure CTV and CTV's counsel will correct me if I misinterpret this or misspeak here, but one of the provisions that the CTV network has is a right to control the content and the timing of the network programs which are broadcast over the affiliate stations. Of course, it stands to reason that they should do so because they sell the advertising on those programs, or the bulk of it, and receive the revenues at the network level, and only a small part, as Mr. Spurgeon has indicated, has been paid to the affiliate stations for inclusion in the base for calculation of the revenue. Therefore, the bulk of the revenues received directly by CTV have not been subject to the tariff that has applied to the broadcaster affiliate.

I am trying to respond to the specific question: Why should the affiliates broadcast these programs if they are not required to do so? They are specifically required to do so under the affiliation agreements and the contractual arrangements with the CTV network.

Here I am getting to counsel level and making submissions, but I take the view that CTV is fully involved in the whole process of delivering the programming to the public, the broadcasting, whether one would refer to it as broadcasting or as communication of works to the public.

The principal issue that triggered off the challenge by CTV to seek an order of prohibition from the court to prevent the board from dealing with this tariff goes back to a decision of the Supreme Court of Canada in 1968, in which musical works, as used in the act, was given an interpretation by the Supreme Court of Canada that depended on the rather narrow

[Traduction]

diffusion à une organisation installée principalement à Toronto afin qu'elle distribue des émissions si elles ne sont pas obligées de le faire?

**M. Spurgeon:** Il y a manifestement une entente. M. Hynna pourrait peut-être nous expliquer cela. Il connaît bien les ententes qui ont été conclues jusqu'à présent.

**M. Hynna:** Lorsque j'écoutais le témoignage des gens de CTV un peu plus tôt, on a parlé des preuves déposées en cour dans le cadre des procédures dont on a parlé, preuves qui font maintenant l'objet d'une demande d'autorisation d'appel.

Si je parle des preuves déposées devant le tribunal, ce n'est pas que je veuille parler ici de questions juridiques; je veux simplement souligner qu'on retrouve dans les documents déposés devant le tribunal un exemplaire d'une entente d'affiliation qu'a conclue CTV pour la période en question, c'est-à-dire à partir de 1990, période à laquelle le tarif devait s'appliquer.

Cette entente contient des dispositions qui définissent les droits et responsabilités du réseau de télévision CTV, d'une part, et de ses stations affiliées, d'autre part. Je suis sûr que CTV et son conseiller juridique me corrigeront si je me trompe ou si j'interprète mal, mais l'une des dispositions qui touche le réseau CTV, c'est qu'elle a droit au contrôle du contenu des émissions diffusées sur tout le réseau par les stations affiliées, ainsi que du moment où elles le sont. Évidemment, il est tout à fait logique qu'il en soit ainsi, parce qu'elles vendent de la publicité devant être diffusée pendant ces émissions, — à tout le moins, la plus grande part de cette publicité — et en tirent des revenus à l'échelle du réseau, dont seule une petite partie, comme l'a indiqué M. Spurgeon, est versée aux stations affiliées qui doivent s'en servir comme base pour le calcul de leurs revenus. Par conséquent, la plus grande part des revenus reçus directement par CTV n'a pas été soumise au tarif qui s'appliquait aux télédiffuseurs affiliés.

J'essaie de répondre à une question précise: pourquoi les stations affiliées doivent-elles diffuser ces émissions si elles n'y sont pas obligées? Elles doivent obligatoirement le faire en vertu des ententes d'affiliation et des ententes contractuelles qu'elles ont conclues avec le réseau CTV.

Mais voici que j'entre dans le domaine juridique et que je fais des hypothèses, mais à mon avis, CTV participe pleinement à tout le processus que suppose la présentation d'émissions au public, la télédiffusion, qu'on y fasse allusion sous ce terme ou qu'on la qualifie de communication d'oeuvres au public.

Le point de départ de cette contestation par laquelle CTV cherche à obtenir une ordonnance d'interdiction du tribunal afin d'empêcher la commission d'administrer ce tarif remonte à 1968, lorsque la Cour suprême du Canada a rendu une décision dans laquelle les oeuvres musicales, telles que définies par la loi, recevaient une interprétation plutôt étroite qui menait

*[Text]*

interpretation which gives rise to what Mr. Spurgeon referred to as the understanding that one would need to be faxing copies of sheet music before there was any protection.

**Senator Frith:** When the sections you are dealing with were drawn, in fact, that was the situation, was it not? When this was drawn, they were thinking in terms of sheet music. They were really thinking of copyright, and it is because of the technological development that the provisions of the act have never caught up to technological advances?

**Mr. Hynna:** Senator, the specific subsection of the act is subsection 3(1)(f), and that is the subsection that was amended as part of the free trade agreement implementation measure. Previous to that amendment, it referred to a communication by radio which, in the Supreme Court judgment in 1968, was construed as meaning "intended to be broadcasting to the public" to conform with the international conventions.

The original subsection 3(1)(f) came into the Copyright Act in the 1931 amendments, at the time that radio broadcasting was becoming a hot commercial property. The original words "and use of musical work" were included in the act from 1931 on, and that phrase was the basis for subsection 3(1)(f), which has now been amended simply to broaden the activity which is included. Instead of previously communicating by telecommunications, or as it was construed by the Supreme Court of Canada as communicating by broadcasting to the public — and this is the 1968 case — it has now been broadened to read "communicate to the public by telecommunication", and telecommunication is then given a definition to include all forms of transmission. Therefore, in itself, it simply subsumes what was previously the protection. Radio communication has not removed the protection for broadcasting, but the section has been broadened out to include all forms of communication including cable uses, so that transmissions by cable would be included, and that was the effect of the free trade agreement.

I am perhaps going a little far afield in responding to the question, but I thought that was germane. It goes back to the question of interpretation of musical work. Therefore, when looking at CTV and what SOCAN feels is a right established in respect of CTV's involvement in delivering works to the public — musical works and other kinds of works — the narrow definition given to musical work in that subsection in the 1968 case is the genesis of the problem as far as the CTV issue is concerned.

**Mr. Spurgeon:** The other point raised was in relation to any other unfair consequence. As noted, at the legislative hearing, CCTA requested that amendments be made, and

*[Traduction]*

à ce que M. Spurgeon a mentionné comme étant l'obligation d'envoyer des partitions d'une oeuvre musicale par télécopieur avant de pouvoir jouir d'une quelconque protection.

**Le sénateur Frith:** Lorsque les articles dont vous parlez ont été rédigés, c'était en fait la situation, n'est-ce pas? Lorsque ces articles ont été rédigés, on pensait à des partitions musicales. On pensait réellement au droit d'auteur, et ce sont les progrès technologiques qui ont fait en sorte que les dispositions de la loi n'ont jamais pu être assez modernes, n'est-ce pas?

**M. Hynna:** Sénateur, la mention spécifique dans la loi est l'alinéa 3(1)f, et c'est cet alinéa qui a été modifié dans le cadre de la mise en place de l'accord de libre-échange. Avant cette modification, il concernait une communication par radio qui, selon le jugement de la Cour suprême de 1968, était censée être destinée à une diffusion au public, conformément aux conventions internationales.

À l'origine, l'alinéa 3(1)f a été intégré à la Loi sur les droits d'auteur au moment des modifications de 1931, à l'époque où la radiodiffusion commençait à devenir une propriété commerciale intéressante. Les termes originaux «et l'utilisation d'une oeuvre musicale» ont été inclus dans la loi à partir de 1931, et cette expression a servi de fondement à l'alinéa 3(1)f, qu'on a maintenant modifié simplement pour en élargir la portée. Plutôt que de devoir, comme c'était le cas auparavant, être communiquées par télécommunication, ou, comme l'entendait la Cour suprême du Canada dans son jugement de 1968, être communiquées par diffusion au public, elles doivent maintenant être communiquées au public, par télécommunication, et la définition de cette télécommunication regroupe maintenant toutes les formes de transmission. Par conséquent, de par son texte, l'alinéa inclut maintenant ce qui constituait auparavant la protection. La communication radio n'a pas éliminé la protection rattachée à la télédiffusion: la portée de l'article a été élargie de façon à comprendre toutes les formes de communication, y compris la câblodistribution, de façon à ce que la transmission par câble soit incluse, et c'était l'effet de l'accord de libre-échange.

Il est possible que je m'écarte un peu du sujet en voulant répondre à la question, mais je crois que ce n'est pas inutile. En effet, il y a un lien avec la question de l'interprétation d'une oeuvre musicale. Par conséquent, en ce qui concerne ce que CTV et la SOCAN considéraient comme un droit établi en vertu de l'engagement de CTV à présenter des oeuvres au public — des oeuvres musicales et autres — la définition étroite qu'on a donnée à une oeuvre musicale dans cet alinéa et dans la décision de 1968 est à la base du problème, à tout le moins en ce qui touche CTV.

**M. Spurgeon:** L'autre point soulevé avait trait à toutes les autres conséquences injustes. Comme on l'a déjà dit, à l'audience législative, l'ACTC a demandé que des modifica-



[Text]

those amendments were made in their favour. CCTA have recognized that those amendments are amendments which were appropriate and beneficial to them. In fairness, they did say that they do not want to delay the passage of this bill. I think the amendments that they were successful in having made are helpful to them.

**Senator MacDonald:** I should like to clarify my point. I was suggesting to you that the theory in relation to the CTV network has always been that they end up with a wash. In other words, they take in \$100 million, and they spend \$100 million. It is a convenience. It is a method by which the affiliated stations can meet their Canadian content rules, and make a more attractive alternate English broadcast service and television service for Canada.

While the CTV network is not, strictly speaking, a cooperative — and I was corrected in that respect by Mr. Cassaday — it is to a certain degree. It cannot be defined as a cooperative, but it is a wash situation. If ever the CTV network, which is owned by the affiliates, makes more money, takes in more money than it spends, the station will immediately withdraw the amount of hours that it gives to the network, bringing it back to a wash situation.

Under the new affiliation agreement, which I have not seen, it is possible that they hope at some time to pay a dividend to the owners of the CTV television network. But mark my words; you and I will be long gone from this earth before a dividend is ever paid by the CTV television network to its owners.

**Mr. Spurgeon:** First of all, we all agree there is an exploitation of property and there is revenue generated. Whether or not there is a wash, I do not know. However, I do know that there is revenue generated that is untariffed. I do not know what else I can add to that.

**Senator Frith:** It is important to have that on the record, but it does not change the need, as I see it, for this legislation to give you a ticket to the copyright board, in order for you to try and obtain a tariff for the use of these creative works.

**Mr. Hynna:** Senator, perhaps I may respond to that. That is the beginning point, that is the determination as to what royalties —

**The Chairman:** Senator Frith, I did not hear your question.

**Senator Frith:** It was a comment that I thought was important for us to understand how CTV operated, but that does not affect the issue that is before us, which is whether we should, to use a metaphor that Senator Buchanan and I have

[Traduction]

tions soient apportées, et ces modifications ont été apportées en sa faveur. L'ACTC avait reconnu que ces modifications sont appropriées et qu'elles sont à son avantage. Pour être justes, ajoutons qu'elle a dit ne pas vouloir retarder l'adoption du projet de loi. À mon avis, les modifications qu'elle a réussi à faire apporter lui sont d'une grande utilité.

**Le sénateur MacDonald:** J'aimerais préciser mon argument. Je voulais vous montrer que, en ce qui concerne le réseau CTV, on a toujours présumé qu'il n'y aurait ni pertes ni profits. En d'autres termes, on aurait 100 millions de dollars de revenus et des dépenses de 100 millions de dollars. C'est une entente pratique. C'est une méthode par laquelle les stations affiliées peuvent satisfaire aux règlements sur le contenu canadien et offrir un service plus attrayant de diffusion et de télédiffusion en langue anglaise pour le Canada.

Même si le réseau CTV n'est pas, à proprement parler, une coopérative — et M. Cassaday m'a repris à cet égard — il l'est jusqu'à un certain point. On ne peut le définir comme une coopérative, mais c'est une situation où il n'y a pas de profit. Si jamais le réseau CTV, qui est la propriété de toutes les stations affiliées, devait faire plus d'argent, c'est-à-dire avoir plus de revenus que de dépenses, la station retirerait immédiatement le nombre d'heures qu'elle accorde au réseau, et ramènerait la situation d'équilibre.

En vertu de la nouvelle entente d'affiliation, entente que je n'ai pas lue, il est possible que le réseau de télévision CTV espère être en mesure de payer un jour des dividendes à ses propriétaires. Mais retenez bien ceci: vous et moi serons morts depuis longtemps avant qu'un dividende ne soit versé par le réseau de télévision CTV à ses propriétaires.

**M. Spurgeon:** Tout d'abord, nous convenons tous qu'il y a exploitation d'une propriété et qu'un revenu en découle. Qu'il n'y ait ni pertes ni profits, je ne sais pas. Cependant, je sais que le revenu qui est généré n'est soumis à aucun tarif. Je ne sais pas ce que je peux ajouter à cela.

**Le sénateur Frith:** Il est important d'inscrire cette remarque au compte rendu, mais cela ne modifie en rien, du moins à ce que je vois, la mesure dans laquelle ce texte législatif doit vous permettre d'en appeler à la commission sur les droits d'auteur, de façon à ce que vous puissiez être en mesure d'exiger un tarif de ceux qui utilisent ces créations.

**M. Hynna:** Sénateur, je peux peut-être vous donner une réponse. C'est là le point de départ, c'est-à-dire la détermination des droits —

**Le président:** Sénateur Frith, je n'ai pas entendu votre question.

**Le sénateur Frith:** Il s'agissait d'un commentaire qui était, selon moi, important si nous voulions comprendre la façon dont CTV fonctionne, mais qui ne touche pas la question dont nous devons débattre, savoir si nous devrions, pour reprendre



[Text]

used, give these people a ticket to get to the board in order to try and have a tariff set for the exploitation of these works.

**Senator Buchanan:** You could get your ticket to the board through the Supreme Court decision as to whether it grants leave or does not grant leave.

**Mr. Spurgeon:** No. The only thing that will allow us to access before the board on the network tariff is Bill C-88.

Perhaps I can answer Senator Frith and Senator MacDonald's question at the same time, the question of the quantum, whether the wash, in fact, will be a wash and that perhaps there is no money.

**Senator Frith:** That might affect the setting of the tariff.

**Mr. Spurgeon:** It will affect the setting of the tariff. The board will look at these practicalities. It will look at the music, first of all, by the broadcasters and ask how it is being used. It will look at the revenues of CTV. It will look to see how the system works, and perhaps the board will state that 2.1 per cent is fine. I, personally, think that would be an incorrect finding because I think there is an exploitation and it is going uncompensated. However, it is up to the board to determine the quantum and the fairness of that quantum. Until we appear before the board so that we can canvass all of those issues and look at all of these matters, we are still hung out to dry.

**Senator MacDonald:** That is a very good point. I was making the point that there is only one way that you get your money, and that is from the affiliates. Mrs. Clayman is getting money, not because of the network, but because of the affiliates of the network.

**Mr. Spurgeon:** But not her full share, that is our submission. In other words, she is not getting 2.1 per cent of the money that is generated from the programming. There is a lot of money generated. Some of it is passed on, and we get it; some of it is retained, and we do not get it.

**Senator Buchanan:** Why does she not get it?

**The Chairman:** Retained by whom?

**Mr. Spurgeon:** By CTV.

**Senator Frith:** Mr. Chairman, I believe all these matters relate to questions of fairness which will be argued before the board. I think we should give these people a ticket to get to the board. They have been waiting years and years to do it. We know that if we give them that ticket and the board tries to exceed its jurisdiction, there is already a writ of prohibition to try to stop it. CTV can use those remedies if they wish.

[Traduction]

une métaphore employée par le sénateur Buchanan et moi-même, donner à ces gens le droit de se rendre à la commission afin qu'un tarif soit établi pour l'exploitation de ces oeuvres.

**Le sénateur Buchanan:** Vous pourriez obtenir ce droit par l'entremise de la décision de la Cour suprême quant à savoir si elle accorde ou non l'autorisation.

**M. Spurgeon:** Non. Seul le projet de loi C-88 nous donnera accès à la commission pour les questions relatives au tarif du réseau.

Je peux peut-être répondre à la question des sénateurs Frith et MacDonald en même temps, savoir la question du montant, c'est-à-dire la possibilité d'atteindre l'équilibre, ou la possibilité qu'il n'y ait pas d'argent.

**Le sénateur Frith:** Cela pourrait influencer sur l'établissement du tarif.

**M. Spurgeon:** Cela influera sur l'établissement du tarif. La commission se penchera sur ces détails pragmatiques. Elle commencera par s'informer auprès de diffuseurs de la façon dont ils utilisent la musique. Elle étudiera ensuite les recettes de CTV. Elle examinera le fonctionnement du système, et décidera peut-être que la proportion de 2,1 p. 100 ne pose pas de problème. Personnellement, je crois qu'il s'agirait là d'une conclusion incorrecte: je crois qu'il y a exploitation non rémunérée d'une oeuvre musicale. Cependant, il appartient à la commission de déterminer dans quelle mesure et quelle rémunération serait équitable. Tant que nous ne comparâtrons pas devant la commission pour aborder toutes ces questions et les étudier une par une, nous serons dans l'expectative.

**Le sénateur MacDonald:** Très bonne remarque. Je faisais remarquer qu'il n'y avait qu'une seule façon d'obtenir votre argent, et c'est par l'entremise des stations affiliées. Si Mme Clayman obtient de l'argent, c'est non pas à cause du réseau, mais bien à cause des sociétés affiliées au réseau.

**M. Spurgeon:** Mais elle n'obtient pas toute sa part, selon nous. En d'autres termes, elle n'obtient pas 2,1 p. 100 de l'argent qui est généré par la programmation. Beaucoup d'argent est généré. Une certaine partie est remise, et nous en obtenons; une certaine partie est retenue, et nous ne l'obtenons pas.

**Le sénateur Buchanan:** Pourquoi ne l'obtient-elle pas?

**Le président:** Qui le retient?

**M. Spurgeon:** CTV.

**Le sénateur Frith:** Monsieur le président, je crois que tous ces points ont trait à la question d'équité que nous avons débattue auparavant devant la commission. Je crois que nous devrions accorder à ces gens le droit de s'adresser à la commission. Il y a des années qu'ils attendent de le faire. Nous savons que si nous leur accordons cette permission et que la commission essaie de dépasser son champ de compétence, une

[Text]

I believe this is a good bill. I think, in fairness, we should give these people a right to go to the Copyright Board and argue all these matters.

I move we report the bill without amendment.

**Senator Buchanan:** Is it not premature to do that?

**Senator Frith:** Are there other witnesses?

**Senator Buchanan:** I think we should have some more witnesses. From what I have heard, I think we should hear from some of the officials from the departments concerned with trade, justice and communications in order to find out what they are saying about this matter.

**Senator Frith:** We heard from them.

**Senator Buchanan:** I was not here.

**Senator Frith:** They were the first witnesses.

**The Chairman:** Yes, they were.

**Senator Buchanan:** They did not hear all of this evidence.

**The Chairman:** Senator Frith, before I get to your motion, I would like to thank the witnesses for coming back again and answering the questions. I know you did it on short notice, which I very much appreciate.

Senator Frith has moved that we report this bill without amendment. Is it agreed, honourable senators?

**Senator MacDonald:** I declare a conflict of interest.

**The Chairman:** Is it agreed, honourable senators?

**Senator Buchanan:** I do not agree.

**Senator Petten:** I agree, Mr. Chairman.

**Senator Atkins:** I do not think I agree, either.

**Senator Frith:** Were you here when the department gave evidence?

**Senator Atkins:** Yes.

**The Chairman:** Senator Buchanan?

**Senator Buchanan:** No, I do not agree. I think we are pushing this matter along too quickly. I think we should adjourn today and take a look at it again. There is too much that has come up today that is confusing. I think we should straighten it all out before we go back to the Senate with this bill. I would not want to ask the Senate to vote on a bill that I

[Traduction]

ordonnance d'interdiction existe déjà pour empêcher cela. CTV peut s'en servir si elle le désire.

Je crois que c'est un bon projet de loi. Je crois que, en toute équité, nous devrions donner à ces gens le droit de s'adresser à la Commission du droit d'auteur pour débattre toutes ces questions.

Je propose que nous fassions rapport du projet de loi sans modification.

**Le sénateur Buchanan:** N'est-ce pas un peu prématuré?

**Le sénateur Frith:** Y a-t-il d'autres témoins?

**Le sénateur Buchanan:** Je crois que nous devrions avoir d'autres témoins. D'après ce que j'ai entendu, nous devrions entendre le témoignage de certains représentants des ministères touchés par le commerce, la justice et les communications; nous verrons ce qu'ils ont à dire de la question.

**Le sénateur Frith:** Nous les avons déjà entendus.

**Le sénateur Buchanan:** Je n'étais pas ici.

**Le sénateur Frith:** Ce sont eux qui sont venus témoigner en premier.

**Le président:** C'est vrai.

**Le sénateur Buchanan:** Ils n'ont pas entendu tous ces témoignages.

**Le président:** Sénateur Frith, avant de passer à votre proposition, j'aimerais remercier les témoins d'être revenus répondre à nos questions. Je sais qu'on ne vous a pas donné beaucoup de temps pour vous préparer, mais je vous remercie d'être venus quand même.

Le sénateur Frith a proposé que nous fassions rapport du projet de loi sans modification. Les honorables sénateurs sont-ils d'accord?

**Le sénateur MacDonald:** Je déclare me trouver en conflit d'intérêt.

**Le président:** Les honorables sénateurs sont-ils d'accord?

**Le sénateur Buchanan:** Je ne suis pas d'accord.

**Le sénateur Petten:** Je suis d'accord, monsieur le président.

**Le sénateur Atkins:** Je ne crois pas non plus être d'accord.

**Le sénateur Frith:** Étiez-vous présent lorsque le représentant ministériel est venu témoigner?

**Le sénateur Atkins:** Oui.

**Le président:** Sénateur Buchanan?

**Le sénateur Buchanan:** Non, je ne suis pas d'accord. Je crois que nous allons trop vite. À mon avis, nous devrions ajourner le débat aujourd'hui et revenir plus tard. Trop de choses sont ressorties aujourd'hui, et cela crée de la confusion. Je crois que nous devrions faire la lumière sur tout cela avant de faire rapport de ce projet de loi au Sénat. Je ne voudrais pas



[Text]

did not feel had been given the consideration by this committee that it deserves.

**The Chairman:** Is it agreed, honourable senators, that we wait for the "blues," study them and then have another meeting of this committee before we determine how the bill will be reported?

**Senator Buchanan:** Agreed.

**Senator Frith:** No. Are we defeating this motion?

**The Chairman:** No.

**Senator Frith:** The suggestion is that we should give it more thought. I have given it enough thought. There is a suggestion that I moved this motion without giving it any thought. I have listened to what has been said. I know a little bit about the business.

**Senator Buchanan:** I have, too.

**Senator Frith:** What is happening? Is there a motion that we adjourn the committee and not deal with my other motion?

**The Chairman:** I am in the hands of honourable senators. What is the wish of honourable senators?

**Senator Buchanan:** I think we should adjourn without discussing the motion, and have another meeting at a later date. Some members of the committee have left already.

**Senator Frith:** We do not need to debate a motion to adjourn. I feel that this bill should be reported without amendment. I think it meets the basic objectives, and so on. If some senators do not feel they are ready to vote on such a motion yet, then that is fine, as long as we intend to deal with it at some stage.

**Senator Buchanan:** We will deal with it.

**Senator Frith:** Until when are we adjourned?

**The Chairman:** First, we cannot adjourn now, because we have two other bills to discuss this afternoon. The witnesses are here. We will put the issue of Bill C-88 on the agenda for the next meeting of this committee, and we will adjourn following discussion of the two other bills. I would like sometime myself to study the opinion of Sim, Hughes and Dimock and others. Perhaps it would be useful to study the "blues", then come back and take our decision at the next meeting.

I now call on the officials from the Department of Transport in relation to Bill C-83.

[Traduction]

que le Sénat mette aux voix un projet de loi qui n'aurait pas, à mon avis, fait l'objet de toute l'étude nécessaire par notre comité.

**Le président:** Les honorables sénateurs sont-ils tous d'accord pour que nous attendions les «bleus», que nous y jetions un coup d'oeil et que nous réunissions de nouveau le comité pour déterminer si nous ferons rapport du projet de loi avec ou sans modification?

**Le sénateur Buchanan:** D'accord.

**Le sénateur Frith:** Non. Rejetons-nous cette proposition?

**Le président:** Non.

**Le sénateur Frith:** On a suggéré de l'étudier davantage. Je crois que je l'ai suffisamment étudié. Quelqu'un a laissé entendre que j'ai fait cette proposition à la légère. J'ai écouté ce qui s'est dit. Je crois en connaître un peu sur la question.

**Le sénateur Buchanan:** C'est aussi mon cas.

**Le sénateur Frith:** Que se passe-t-il? Quelqu'un a-t-il proposé que nous suspendions les travaux et que nous laissions de côté mon autre proposition?

**Le président:** C'est aux honorables sénateurs que revient la décision. Que désirent-ils faire?

**Le sénateur Buchanan:** Je crois que nous devrions ajourner sans discuter de la proposition, puis convoquer une autre réunion à une date ultérieure. Certains membres du comité ont déjà quitté les lieux.

**Le sénateur Frith:** Nous n'avons pas à soumettre aux voix une proposition d'ajournement. Je crois que nous devrions faire rapport de ce projet de loi sans modification. Je crois qu'il répond aux objectifs fondamentaux, et ainsi de suite. Si certains sénateurs ont l'impression de ne pas être encore prêts à voter sur une proposition de ce genre, alors qu'il en soit ainsi, dans la mesure où nous le ferons à une étape ultérieure.

**Le sénateur Buchanan:** Nous le ferons.

**Le sénateur Frith:** Jusqu'à quand ajournons-nous les travaux?

**Le président:** Tout d'abord, nous ne pouvons ajourner maintenant, parce qu'il nous faut encore discuter de deux projets de loi cet après-midi. Les témoins sont ici. Nous porterons l'étude du projet de loi C-88 à l'ordre du jour de la prochaine réunion de notre comité, et nous ajournerons les travaux après avoir discuté des deux autres projets de loi. J'aimerais moi aussi disposer d'un peu de temps pour étudier les opinions de Sim, Hughes et Dimock et d'autres. Peut-être serait-il utile d'étudier les «bleus», puis de revenir et de prendre une décision à la prochaine réunion.

Je demanderai maintenant aux représentants officiels du ministère des Transports de venir nous parler du projet de loi C-83.



[Text]

Welcome to the Standing Senate Committee on Transport and Communications once again, and to the study of Bills C-83 and C-97. The witnesses for both these bills are the same. As I understand it, in the past some of the comments you have made on these bills has been made in concert.

First, would you give your names, your titles and your positions, and then perhaps you would make an opening statement on both bills. If there are questions, they will follow your presentation.

**Mr. Bruce Bowie, Director, Marine Policy, Transport Canada:** Thank you, Mr. Chairman. My name is Bruce Bowie. I am the director of marine policy with Transport Canada. I will let my colleagues from the Department of Justice introduce themselves, starting with Mr. Alfred Popp.

**Mr. Alfred Popp, Senior General Counsel, Admiralty and Maritime Law Section, Department of Justice:** Mr. Chairman, my name is Alfred Popp. I am the senior general counsel in charge of maritime law in the Department of Justice.

**Mr. Robin Carter, Counsel, Admiralty and Maritime Law Section, Department of Justice:** Mr. Chairman, my name is Robin Carter. I am counsel with Mr. Popp at the Department of Justice in the admiralty and maritime law section.

**Mr. John Young, Counsel, Transport Canada:** Mr. Chairman, my name is John Young, legal counsel with the departmental legal services unit at Transport Canada. Essentially, I am employed on the admiralty and maritime law side of things.

**The Chairman:** What can you tell us about these two innocent bills, gentlemen?

**Mr. Bowie:** Mr. Chairman, on behalf of the Department of Transport, I am pleased to be here before the Standing Senate Committee on Transport and Communications to address both these bills. We have Bill C-83, which is the carriage of goods by water bill, and Bill C-97, which is the marine insurance bill.

The intent of our briefing this afternoon is to present, as you have requested, an overview of the bills and the key issues involved and then, hopefully, to respond to any questions that you have. With your concurrence, Mr. Chairman, I will start with Bill C-83, the carriage of goods by water bill.

This bill is aimed at modernizing our existing legislation concerning the carriage of goods by water, and to do that by adopting, on a gradual basis, two international Conventions which are known as the Hague-Visby Rules and the Hamburg

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications vous souhaite la bienvenue une nouvelle fois; nous étudierons les projets de loi C-83 et C-97. Les témoins convoqués sont les mêmes. D'après ce que je comprends, certains des commentaires que vous avez formulés dans le passé au sujet de ces projets de loi l'ont été de concert.

Tout d'abord, auriez-vous l'obligeance de nous donner vos noms et qualités et de nous faire une déclaration liminaire sur ces deux projets de loi. S'il y a des questions, elles suivront votre exposé.

**M. Bruce Bowie, directeur, Politique maritime, Transports Canada:** Merci, monsieur le président. Je m'appelle Bruce Bowie. Je suis directeur de la politique maritime à Transports Canada. Je laisserai mes collègues du ministère de la Justice se présenter eux-mêmes, à commencer par M. Alfred Popp.

**M. Alfred Popp, avocat général principal, Section de l'amirauté et du droit maritime, ministère de la Justice:** Monsieur le président, je m'appelle Alfred Popp. Je suis avocat général principal chargé du droit maritime au ministère de la Justice.

**M. Robin Carter, conseiller juridique, Section de l'amirauté et du droit maritime, ministère de la Justice:** Monsieur le président, je m'appelle Robin Carter. Je suis conseiller juridique et je travaille avec M. Popp à la Section de l'amirauté et du droit maritime au ministère de la Justice.

**M. John Young, conseiller juridique, Transports Canada:** Monsieur le président, je m'appelle John Young. Je suis conseiller juridique auprès de l'unité des services juridiques de Transports Canada. Essentiellement, je travaille dans le domaine de l'amirauté et du droit maritime.

**Le président:** Que pouvez-vous nous dire au sujet de ces deux inoffensifs projets de loi, messieurs?

**M. Bowie:** Monsieur le président, au nom du ministère des Transports, j'ai le plaisir de comparaître devant le Comité permanent des transports et des communications afin de parler de ces projets de loi. Nous parlerons du projet de loi C-83, qui est la Loi sur le transport des marchandises par eau et du projet de loi C-97, qui est la Loi concernant l'assurance maritime.

Au cours de notre exposé cet après-midi, nous avons l'intention de présenter, comme vous l'avez demandé, un survol des projets de loi et des questions principales qui le concernent et puis, nous l'espérons, de répondre aux questions que vous nous poserez. Avec votre permission, monsieur le président, je commencerai par le projet de loi C-83, la Loi sur le transport des marchandises par eau.

Ce projet de loi vise à moderniser nos textes législatifs actuels concernant le transport des marchandises par eau; à cette fin, nous adopterions graduellement deux conventions internationales qui sont connues sous le nom de règles de La

[Text]

Rules, respectively. This new carriage of goods by water bill will ensure that our shipping legislation is more consistent with that of our major trading partners, and will aid in achieving international uniformity in the carriage of goods by water laws.

The bill provides a regime of liability for loss or damage to cargo during maritime carriage. That is the essence of the bill. It sets out the various rights and obligations of the two principal parties to a contract of carriage: the shipowners or the carriers on the one hand, and the cargo owners or the shippers on the other hand.

Canada currently operates under an international Convention called the Hague Rules, which were adopted in 1936. Most of our trading partners today have moved to a more modern regime known as the Hague-Visby Rules, which came into force in 1977. In terms of international activities, in 1978 the United Nations adopted the most recent international Convention known as the Hamburg Rules. These rules introduced many substantive changes and are, therefore, quite different from Hague-Visby. Generally, the Hamburg Rules are viewed as being more favourable to shippers than the previous regimes have been.

In trying to sort out all of this and bring Canada to a position where it is in line with international developments, we have had extensive consultation with industry on the existing legislation. These consultations have led to a unanimous agreement among all interest groups that the current act is outdated and must be revised.

Unfortunately, the consultations were less conclusive as to which regime Canada should follow; that is, the Hague-Visby Rules or the Hamburg Rules. The carriers and their insurers, as well as the cargo insurers and the legal community, supported Hague-Visby, while the shippers much preferred the Hamburg Rules. The result of this consultation has been a compromise solution which was eventually reached, and which is now embodied in this bill before you.

Canada would move first to the Hague-Visby Rules under Part I of the bill, subject to a review before December 31, 1999, and thereafter every five years to determine, at these various review stages, if the time has come to move to the Hamburg Rules, which are contained in Part II of the bill. As a compromise, this approach has the support of all the groups. It is an approach that allows Canada to implement new liability rules on a gradual basis, and on a basis that is in step with the

[Traduction]

Haye-Visby et de règles de Hambourg, respectivement. La nouvelle Loi sur le transport des marchandises par eau fera en sorte que nos textes législatifs sur le transport des marchandises seront plus conformes à ceux de nos principaux partenaires commerciaux, et contribuera à une uniformité internationale en ce qui concerne les lois qui régissent le transport des marchandises par eau.

Le projet de loi prévoit un régime de responsabilité à l'égard des pertes ou des dommages subis par les marchandises au cours du transport par eau. C'est là l'essentiel du projet de loi. On y établit les divers droits et diverses obligations des deux parties principales à un contrat de transport: les armateurs et les transporteurs, d'une part, les propriétaires de la cargaison et les chargeurs, d'autre part.

Actuellement, le Canada exerce ce genre d'activité en fonction d'une convention internationale appelée règles de La Haye, qui a été adoptée en 1936. La plupart de nos partenaires commerciaux actuels sont passés à un régime plus moderne connu sous le nom de règles de La Haye-Visby, qui est entré en vigueur en 1977. En ce qui concerne les activités internationales, les Nations unies ont adopté en 1978 la convention internationale la plus récente, connue sous le nom de règles de Hambourg. Ces règles concrétisaient certaines modifications importantes et sont, de ce fait, fort différentes des règles de La Haye-Visby. De façon générale, les règles de Hambourg sont considérées comme étant plus favorables aux chargeurs que les anciens régimes.

Lorsque nous avons essayé de démêler tout cela et de faire en sorte que le Canada soit à l'heure de la communauté internationale, nous avons mené des consultations exhaustives avec les membres de l'industrie concernant les textes législatifs existants. Ces consultations ont révélé que, d'une façon unanime, les groupes d'intéressés considèrent que la loi actuelle est périmée et qu'elle doit être révisée.

Malheureusement, ces consultations ont été moins concluantes quant au régime que le Canada devrait adopter, c'est-à-dire les règles de La Haye-Visby, ou les règles de Hambourg. Les transporteurs et leurs assureurs, aussi bien que les assureurs de marchandise et la communauté juridique, ont appuyé les règles de La Haye-Visby, tandis que les chargeurs leur préfèrent de beaucoup les règles de Hambourg. Cette consultation a finalement débouché sur un compromis, qui est enchâssé dans le projet de loi qui est devant vous.

Le Canada passerait d'abord aux règles de La Haye-Visby en vertu de la Partie I du projet de loi, laquelle est sujette à une révision avant le 31 décembre 1999, et par la suite, tous les cinq ans. À chacune de ces étapes, il faudra déterminer si le moment est venu d'adopter les règles de Hambourg, lesquelles sont contenues dans la Partie II du projet de loi. En tant que compromis, cette approche a été appuyée par tous les groupes. Elle permet au Canada d'introduire de nouvelles règles de



[Text]

acceptance and adoption of international conventions by our trading partners.

The best way to illustrate that is to ask you if you have received this document on the Carriage of Goods by Water bill. In section 4, there is a pie chart. On the pie chart, you will see that, after Japan accedes to the Hague-Visby Rules — you can see at the bottom of the page it is noted that Japan will adopt Hague-Visby in June of 1993. After that happens, close to 60 per cent of our trading partners will have acceded to Hague-Visby, and will be operating under that regime.

The chart also indicates on the right-hand side the list of countries that have currently adopted the Hamburg Rules. At this point in time, only 2 per cent of our trade is with countries that have accepted the Hamburg Rules. The legislation, then, would adopt Hague-Visby initially and, as our trading partners move to the Hamburg Rules, we would do so accordingly.

Are there any questions? Do you want to go right on to Bill C-97?

**Senator Atkins:** Are you satisfied with the compromise?

**Mr. Bowie:** Absolutely, yes. We feel it is quite appropriate. It really should be what our trading partners are doing that determines how quickly we move to the Hamburg Rules.

As part of the compromise, of course, we feel that is a desirable way to go. That is why it is in the legislation. We would work within the international community to have them adopt the Hamburg Rules. We would do that with them. That would be the strategy, to move towards that in consultation with our trading partners.

**Senator MacDonald:** The compromise you had to work out was with the shipowners and the insurers? That was your big problem?

**Mr. Bowie:** Yes.

**Senator MacDonald:** So you are saying that as soon as trading partners come around to the Hamburg Rules, which favours the shippers, you will keep reviewing it every six years until you get it right, as far as our trading partners are concerned?

**Mr. Bowie:** That is right.

**Senator MacDonald:** We will all be using the Hamburg Rules eventually, then.

[Traduction]

responsabilité d'une façon graduelle, et d'une façon qui suive le rythme auquel les conventions internationales sont acceptées et adoptées par nos partenaires commerciaux.

La meilleure façon de l'illustrer, c'est de vous demander si vous avez reçu ce document sur le projet de loi sur le transport des marchandises par eau. Dans la section 4, il y a un camembert. En consultant ce graphique, vous verrez qu'une fois que le Japon aura accepté les règles de La Haye-Visby — vous pouvez voir une note au bas de la page suivant laquelle le Japon adoptera la règle de La Haye-Visby en juin 1993. Une fois que cela se sera produit, près de 60 p. 100 de nos partenaires commerciaux auront accepté la règle de La Haye-Visby, et fonctionneront en vertu de ce régime.

À l'extrême droite du graphique, vous trouverez la liste des pays qui ont déjà adopté les règles de Hambourg. À l'heure actuelle, seulement 2 p. 100 de nos échanges commerciaux se font avec des pays qui ont accepté ces règles. Au commencement, la loi adopterait donc les règles de La Haye-Visby, et au fur et à mesure que nos partenaires commerciaux adopteraient les règles de Hambourg, nous ferions de même.

Y a-t-il des questions? Voulez-vous passer directement au projet de loi C-97?

**Le sénateur Atkins:** Êtes-vous satisfait de ce compromis?

**M. Bowie:** Oui, absolument. Nous croyons qu'il est très approprié. C'est vraiment ce que font nos partenaires commerciaux qui devrait déterminer le moment auquel nous adopterions les règles de Hambourg.

Comme élément du compromis, bien sûr, nous croyons que c'est la meilleure façon de procéder. C'est pour cette raison que cela fait partie du projet de loi. Nous travaillerions au sein de la communauté internationale pour faire adopter les règles de Hambourg. Nous ferions cela de concert avec eux. Ce serait là la stratégie: aller dans cette direction en consultant nos partenaires commerciaux.

**Le sénateur MacDonald:** Le compromis que vous aviez à trouver, c'était entre les propriétaires de navire et les assureurs; c'était bien là votre gros problème?

**M. Bowie:** Oui.

**Le sénateur MacDonald:** Donc, ce que vous dites, c'est qu'aussitôt que nos partenaires commerciaux seront passés aux règles de Hambourg, lesquelles favorisent les chargeurs, vous continuerez les révisions tous les six ans jusqu'à ce que vous ayez réussi, du moins en ce qui concerne nos partenaires commerciaux?

**M. Bowie:** C'est bien cela.

**Le sénateur MacDonald:** Alors, nous en viendrons tous un jour aux règles de Hambourg?



[Text]

**Mr. Bowie:** Eventually. That is certainly the intention, yes. With international Conventions of this nature, it does take time for that to happen; it does not happen overnight.

**The Chairman:** Perhaps you could go on to the next bill, if you would, please.

**Mr. Bowie:** The purpose of Bill C-97, the Marine Insurance bill, is to introduce new legislation governing contracts of marine insurance. This new bill will provide a clear, legal framework for the marine insurance industry, following a decision by the Supreme Court of Canada which indicated that marine insurance, currently dealt with through provincial legislation, is an area of federal responsibility. Thus, there is a gap in the legislation because there is no federal bill to deal with that at this point in time.

In light of the judgment of the Supreme Court of Canada in what has been called the *Traglav* case, the absence of federal legislation on contracts of marine insurance has raised serious concerns among the marine industry and the marine legal community. In that case, the court held that a contract of marine insurance is a contract of maritime law, clearly within the jurisdiction of Parliament as part of navigation and shipping and, as such, is governed, therefore, by Canadian maritime law, which is a federal jurisdiction. As a result, provincial legislation governing contracts of marine insurance may be — at least in part — inoperative as a result of this Supreme Court judgment.

Industry groups concerned with this issue have urged the government to enact a federal marine insurance act in order to resolve the uncertainty that now exists as to the scope or application of the provincial acts. The industry has also urged the government to consider the British Marine Insurance Act as the model for federal legislation, since this act has already been used as the basis for the existing provincial legislation on marine insurance. Indeed, this act is the basis of national legislation for most of our trading partners.

Bill C-97 accomplishes this objective by preserving the substance of the provisions of the British act while modifying the form in which they are expressed to meet current drafting standards, because the British act is a relatively old act. As in the case of Bill C-83, this bill was also drafted after extensive consultation with industry, and represents what industry would like us to do in this particular matter.

The main provisions establish a statutory framework for the contractual relationship of the principal parties as a contract of marine insurance: in other words, the insurer and the insured. It

[Traduction]

**M. Bowie:** Un jour. Oui, c'est certainement ça, notre intention. Avec des conventions internationales de cette nature, les choses prennent du temps à se produire. Ça ne se passe pas du jour au lendemain.

**Le président:** Peut-être pourriez-vous passer au prochain projet de loi, si vous voulez bien.

**M. Bowie:** Le but du projet de loi C-97, le projet de loi concernant l'assurance maritime, est de proposer un nouveau texte législatif régissant les contrats d'assurance maritime. Ce nouveau projet de loi fournira un cadre juridique clair pour l'industrie de l'assurance maritime, pour faire suite à une décision rendue par la Cour suprême du Canada suivant laquelle l'assurance maritime, qui est présentement de compétence provinciale, est un domaine de responsabilité fédérale. La loi comporte donc présentement une lacune, car il n'existe à ce jour aucun projet de loi fédéral à ce chapitre.

À la lumière du jugement rendu par la Cour suprême du Canada dans ce qui a été appelé l'affaire *Traglav*, l'absence de lois fédérales en matière de contrats d'assurance maritime a soulevé de sérieuses préoccupations au sein de l'industrie maritime et de la communauté juridique qui y est reliée. Dans cette affaire, la cour a déclaré qu'un contrat d'assurance maritime est un contrat qui relève du droit maritime, clairement un domaine qui relève du Parlement puisqu'il a trait à la navigation et au transport des marchandises, et qu'en tant que tel il est régi par le droit maritime canadien, de compétence fédérale. Cela a comme résultat que la loi provinciale régissant les contrats d'assurance maritime peut être — du moins en partie — inopérante à cause de ce jugement de la Cour suprême.

Des groupes de l'industrie préoccupés par ce problème ont pressé le gouvernement de préparer une loi fédérale sur l'assurance maritime de manière à dissiper l'incertitude qui existe présentement quant à la portée de l'application des lois provinciales. L'industrie a également demandé au gouvernement de concevoir la nouvelle loi fédérale en s'inspirant de la Loi britannique sur l'assurance maritime, puisque celle-ci a servi de base pour les lois provinciales en matière d'assurance maritime. En fait, cette loi est le fondement de la législation nationale de la majorité de nos partenaires commerciaux.

Le projet de loi C-97 atteint cet objectif, car il préserve la substance des dispositions de la loi britannique tout en adoptant une forme qui correspond davantage aux normes contemporaines de formulation des lois, la loi britannique accusant un certain âge. Tout comme le projet de loi C-83, ce projet de loi a été conçu après de nombreuses consultations menées avec l'industrie et représente ce que l'industrie voudrait que nous fassions sur cette question en particulier.

Les principales dispositions établissent un cadre de travail législatif pour les relations contractuelles entre les principales parties à un contrat d'assurance maritime: en d'autres termes,

[Text]

describes the respective rights and obligations arising under the contract and the principles of indemnity for losses covered by the contract. The proposed legislation is essential, we feel, to correct anomalies and uncertainties that make the conduct of business operations unpredictable insofar as marine insurance contracts are concerned, as things stand right now.

Mr. Chairman, that concludes our presentation. We would be pleased to respond to any questions you may have.

**The Chairman:** In relation to this bill, I gather there was a discussion paper that went out in 1988 on this issue?

**Mr. Bowie:** Yes.

**The Chairman:** What was the net result of that discussion paper? Did anyone disagree with the proposal that resulted in this particular bill, or was there support for it?

**Mr. Bowie:** The results emanating from the discussion paper, as I mentioned before, compelled us to adopt the British Marine Insurance Act as the model. As long as that happened, industry was quite pleased with the approach taken.

**The Chairman:** Before putting the bill before the House of Commons, you had consultations with the industry on this particular bill?

**Mr. Bowie:** Absolutely, yes.

**The Chairman:** And the result of those consultations was what?

**Mr. Bowie:** The result was the bill that is before you today. In fact, we worked hand in hand with the underwriters, as well as with the legal community, to develop a law they felt would stand the test of time in Canadian jurisprudence.

**The Chairman:** Senators, are there any questions?

**Senator MacDonald:** Mr. Chairman, I know something about Bill C-83. I am not too familiar with the other one.

I move that Bill C-83 be reported without amendment.

**The Chairman:** Is it agreed, honourable senators?

**Hon. Senators:** Agreed.

**Senator Atkins:** Mr. Chairman, I move that Bill C-97 be reported without amendment.

**The Chairman:** Is it agreed, honourable senators?

**Hon. Senators:** Agreed.

[Traduction]

entre l'assureur et l'assuré. Il décrit leurs obligations et leurs droits respectifs, en fonction du contrat et des principes d'indemnité pour les pertes couvertes par ce dernier. Nous croyons que le projet de loi proposé est essentiel pour corriger les anomalies et les incertitudes qui découlent de la situation présente et qui rendent la conduite des affaires imprévisible, du moins en ce qui touche les contrats d'assurance maritime.

Monsieur le président, cela conclut mon exposé. Nous seront heureux de répondre à toute question que vous pourriez avoir.

**Le président:** En rapport avec le projet de loi, je comprends qu'un document de travail portant sur la question a été diffusé en 1988?

**M. Bowie:** Oui.

**Le président:** Quel a été le résultat final de ce document de travail? Quelqu'un s'est-il opposé à la proposition dont le présent projet de loi est le résultat, ou l'a-t-on appuyée?

**M. Bowie:** Comme je l'ai déjà mentionné, les résultats du document de travail nous encourageaient à nous inspirer de la loi britannique sur l'assurance maritime. Du moment que c'est cela qui s'est produit, l'industrie était très satisfaite de l'approche adoptée.

**Le président:** Avant de déposer le projet de loi devant la Chambre des communes, avez-vous consulté l'industrie sur ce projet de loi en particulier?

**M. Bowie:** Oui, absolument.

**Le président:** Et quels ont été les résultats de ces consultations?

**M. Bowie:** Le résultat, c'est le projet de loi qui est devant vous aujourd'hui. En fait, nous avons travaillé en collaboration étroite avec les souscripteurs, ainsi qu'avec la communauté juridique, pour concevoir une loi qui, selon eux, pourrait résister à l'épreuve du temps dans la jurisprudence canadienne.

**Le président:** Messieurs les sénateurs, y a-t-il des questions?

**Le sénateur MacDonald:** Monsieur le président, je suis bien familiarisé avec le projet de loi C-83, mais je ne connais pas très bien l'autre.

Je propose de faire rapport du projet de loi C-83 sans modification.

**Le président:** Les sénateurs sont-ils d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**Le sénateur Atkins:** Monsieur le président, Je propose de faire rapport du projet de loi C-97 sans modification.

**Le président:** Les sénateurs sont-ils d'accord?

**Des voix:** D'accord.



[Text]

**The Chairman:** I thank you very much, gentlemen, for coming today and helping us with these two bills. We deeply appreciate you giving of your time.

Honourable senators, we will be having a briefing on Bill C-62, which is now before the House of Commons.

**Senator Atkins:** What is the subject matter of that bill?

**The Chairman:** Telecommunications. The witnesses are on their way.

At our last meeting, we discussed the budget of this committee in relation to activities that we will be engaged in for the next six months. That budget has been circulated. We now have an Order of Reference before the Senate on which Senator Corbin will speak in the next day or so. Following that speech, we may be able to consider some of the plans we talked about before, such as a study on air regulations and safety.

The proposed budget is being circulated now. If we can give approval in principle, once the Order of Reference is granted by the Senate, we will be able to file the budget with Internal Economy.

Following that, we will have a briefing from departmental officials on Bill C-62. This Senate committee did a prestudy on that bill, and it be coming back to us, probably next week, in an amended form and a form that reflects the proposals and suggestions of the Senate prestudy.

I will call upon the clerk to take us quickly through these budgets.

**Mr. Denis Robert, Clerk of the Committee:** There are two budgets, senators. The first budget relates to legislation. It represents a total of \$10,000.

I will now explain the budget items: \$4,000 is set aside for professional services — expert consultants in case the committee requires them; hospitality, \$750; registration fees for a conference, \$1,000; meals for working lunches, \$1,000; travel expenses of \$1,500 in case a senator decides to go to a conference; telecommunications, \$250; postage, freight and courier service is \$250; books, newspapers and periodicals, \$250; and contingencies of \$1,000.

**The Chairman:** Do senators wish to consider the budget separately? Are there any questions?

**Senator Atkins:** Compared to the same period last year, what was the number?

[Traduction]

**Le président:** Messieurs, je vous remercie beaucoup d'être venus nous aider aujourd'hui pour ces deux projets de loi. Nous apprécions énormément que vous vous soyez déplacés.

Honorables sénateurs, nous allons maintenant discuter du projet de loi C-62, lequel est présentement devant la Chambre des communes.

**Le sénateur Atkins:** Quel est l'objet de ce projet de loi?

**Le président:** Les télécommunications. Les témoins sont en route.

À l'occasion de notre dernière réunion, nous avons discuté du budget de notre comité qui porte sur des activités auxquelles nous participerons au cours des six prochains mois. Ce budget a été distribué aux participants. Nous avons maintenant un ordre de renvoi devant le Sénat dont le sénateur Corbin parlera demain, ou le jour suivant. Après ce discours, nous serons en mesure d'étudier quelques-uns des plans dont nous avons déjà parlé, comme une étude portant sur la sécurité aérienne et les règles de l'air.

Le budget proposé est présentement en train d'être distribué. Si nous pouvons donner une approbation de principe, une fois que l'ordre de renvoi sera accordé par le Sénat, nous serons en mesure de présenter ce budget à la régie interne.

Par la suite, des représentants ministériels nous feront un exposé sur le projet de loi C-62. Notre comité a fait une étude préalable de ce projet de loi, lequel nous reviendra probablement la semaine prochaine, sous une forme modifiée et qui reflétera les propositions et les suggestions de l'étude préliminaire du Sénat.

Je demanderais au greffier de nous faire un survol rapide de ces budgets.

**M. Denis Robert, greffier du comité:** Il y a deux budgets, messieurs les sénateurs. Le premier budget a trait à la législation. Il représente un total de 10 000 \$.

Tout d'abord, je vais expliquer les postes du budget: 4 000 \$ sont mis de côté pour des services professionnels — ceux d'experts-conseils au cas où le comité en aurait besoin; les frais de représentation, 750 \$; les frais d'inscription à une conférence, 1 000 \$; les repas pour les déjeuners de travail, 1 000 \$; des frais de voyage de 1 500 \$ au cas où un sénateur déciderait d'aller à une conférence; les télécommunications, 250 \$; les frais de poste, d'expédition et de service de messagerie, 250 \$; les livres, journaux et périodiques, 250 \$; et les dépenses imprévues, 1 000 \$.

**Le président:** Les sénateurs désirent-ils examiner chaque poste de ce budget? Y a-t-il des questions?

**Le sénateur Atkins:** Quels étaient les chiffres pour la même période l'an dernier?



[Text]

**Mr. Robert:** As indicated on the second page, senator, last year we had a budget of \$51,600. We spent \$47,740.

**Senator Atkins:** What you are telling me is that we have reduced our budget by \$40,000?

**Mr. Robert:** Last year's budget was higher because we were conducting a special study on the subject matter of Bill C-62, and that was the major cost item. We also conducted the railway inquiry.

**Senator Atkins:** Do I dare ask if Bill C-62 was that famous bill related to Nova Scotia?

**The Chairman:** No. That was a telecommunications prestudy; not the short-line bill.

**Mr. Robert:** The reason for having a budget is so that the committee will have funds available if it needs them.

**Senator Atkins:** But if something special comes up, such as Bill C-62, then you would be coming back with a particular budget?

**Mr. Robert:** With a supplementary budget.

**The Chairman:** Senator Petten?

**Senator Petten:** I agree with that.

**The Chairman:** Is it agreed, honourable senators?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** The second budget, please?

**Mr. Robert:** The second budget deals with a special study that the committee has proposed to the Senate. That request is presently before the Senate, and is awaiting Senator Corbin's remarks to complete final debate on the matter. That budget requests a total of \$38,550.

Going through the explanation of the budget items, we did budget for expert consultants, a total of \$5,000; \$6,500 for the Centre for Legislative Exchange, assistance in development and organization of a Washington trip, if the committee so desires; hospitality, \$500; meals, \$1,000. Travel expenses are referred to in Appendix A, and I will go into that in a moment. They represent a total of \$23,895; telecommunications, \$155; postage, freight and courier services, \$250; books, newspapers and periodicals, \$250; and a contingency of \$1,000. In Appendix A, the trip to Washington is set out in detail, and is set up for 10 participants. The dates have not been decided upon, or anything else for that matter.

**Senator MacDonald:** Mr. Chairman, we understand that a new ministry will be sworn in on June 21, and that we may be sitting for a few days after that. What do we have on our plate between now and June 21?

[Traduction]

**M. Robert:** Comme vous le verrez à la deuxième page, sénateur, l'an dernier, nous avions un budget de 51 600 \$. Nous avons dépensé 47 740 \$.

**Le sénateur Atkins:** Ce que vous êtes en train de me dire, c'est que nous avons réduit notre budget de 40 000 \$?

**M. Robert:** L'an dernier, le budget était plus imposant, car nous menions une étude spéciale portant sur le projet de loi C-62, et cela représentait un poste budgétaire important. Nous avons également mené une enquête sur les chemins de fer.

**Le sénateur Atkins:** Oserai-je demander si le projet de loi C-62 était le célèbre projet de loi concernant la Nouvelle-Écosse?

**Le président:** Non. C'était une étude préliminaire des télécommunications; pas le projet de loi sur les voies secondaires.

**M. Robert:** Le but du budget, c'est de permettre au comité de disposer de fonds s'il y en a besoin.

**Le sénateur Atkins:** Mais si quelque chose de spécial se présente, comme le projet de loi C-62, vous reviendriez alors avec un budget spécial?

**M. Robert:** Avec un budget supplémentaire.

**Le président:** Sénateur Petten?

**Le sénateur Petten:** Je suis d'accord.

**Le président:** Les sénateurs sont-ils d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Le deuxième budget, je vous prie?

**M. Robert:** Le second budget porte sur une étude spéciale que le comité a proposée au Sénat. Cette demande est présentement devant le Sénat, et on attend les remarques du sénateur Corbin pour conclure le débat final sur le sujet. Dans le cadre de ce budget, on demandait 38 550 \$ au total.

Quant à l'explication des postes du budget, nous avons prévu 5 000 \$ pour les experts-conseils; 6 500 \$ pour l'assistance du Centre d'échanges interparlementaires pour la mise sur pied et l'organisation d'un voyage à Washington, si le comité le désire; des frais de représentation de 500 \$; les repas, 1 000 \$. Les frais de voyage sont reportés à l'Annexe A, et j'y viendrai dans un moment. Cela représente un total de 23 895 \$, les télécommunications, 155 \$; les frais de poste, d'expédition et de service de messagerie, 250 \$; les livres, journaux et périodiques, 250 \$; et 1 000 \$ pour les frais imprévus. Dans l'Annexe A, le voyage à Washington est décrit en détail; dix participants sont prévus. Les dates n'ont pas encore été déterminées, ni quoi que ce soit d'autre, d'ailleurs.

**Le sénateur MacDonald:** Monsieur le président, nous comprenons qu'un nouveau ministre sera assermenté le 21 juin et que nous siégerons pendant quelques jours par la suite. Qu'avons-nous de prévu d'ici au 21 juin?

[Text]

**The Chairman:** As I understand it — and we will learn a little bit more today, perhaps — Bill C-62 is now before a subcommittee of the communications committee of the House of Commons. That subcommittee will be meeting for the rest of this week, and they may be prepared to report that bill back to the House of Commons as early as the end of this week. However, we will hear more about that later today. Following that, the bill will come to the Senate, and then to this committee. I understand it will be substantially amended from the Bill C-62 that we pre-studied.

**Senator MacDonald:** Are there any other matters?

**The Chairman:** Bill C-110, concerning the bridge across the Northumberland Strait, is slated to come before this committee. As you know, there are court challenges and suggestions of further environmental studies in relation to that matter. Senator Buchanan would probably know more than I of the possibility of that bill coming before us here in the near future.

**Senator Buchanan:** Very little.

**The Chairman:** Those are the two main bills slated to be considered by this committee.

**Senator MacDonald:** May I suggest that you not tell anyone that you only have two bills, because they will pull the same trick on us as they pulled today. We should not have had that copyright bill today. It should have gone to the Banking, Trade and Commerce committee. They looked around and saw how little we had on our plate, so we got it.

You have \$38,000 to do this review. As you know, I am allergic to reviews — of choo-choo trains, in particular!

**Senator Atkins:** That was one of your greater moments.

**Senator MacDonald:** I know that you have September 30 down here as a cruel joke.

**The Chairman:** That is exactly what it is.

**Senator MacDonald:** And you have no intention of sitting here through the summer?

**The Chairman:** No. Is there approval in principle?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** We will now hear from the officials from the Department of Communications to brief us on Bill C-62. However, since this is future business of the committee, perhaps this part should be *in camera*, if that is agreeable. It

[Traduction]

**Le président:** D'après ce que je comprends — et nous en apprendrons peut-être davantage aujourd'hui — le projet de loi C-62 est présentement à l'étude devant un sous-comité du comité des communications de la Chambre des communes. Ce sous-comité sera en réunion pour le reste de la semaine, et il pourrait être prêt à présenter devant la Chambre des communes son rapport sur ce projet de loi dès la fin de cette semaine. Cependant, nous en saurons davantage sur cette question plus tard aujourd'hui. Ensuite, le projet de loi sera déféré au Sénat, puis à notre comité. Je crois comprendre que ce sera une forme considérablement modifiée du projet de loi C-62, dont nous avons fait l'étude préliminaire.

**Le sénateur MacDonald:** Y a-t-il d'autres points?

**Le président:** Le projet de loi C-110, portant sur le lien fixe au-dessus du détroit de Northumberland est supposé être déféré à notre comité. Comme vous le savez, la question fait l'objet de contestations devant les tribunaux, et il a été suggéré que des études environnementales plus poussées soient faites. Le sénateur Buchanan en saurait probablement plus que moi sur les possibilités que ce projet de loi se retrouve devant nous dans un avenir rapproché.

**Le sénateur Buchanan:** Très peu.

**Le président:** Ce sont là les deux principaux projets de loi sur lesquels notre comité est supposé se pencher.

**Le sénateur MacDonald:** Puis-je suggérer de ne souffler mot à personne du fait que vous n'avez que deux projets de loi à étudier, car sinon, ils nous feront le même coup qu'ils nous ont fait aujourd'hui. Nous n'aurions pas dû avoir ce projet de loi sur les droits d'auteur aujourd'hui. Il aurait dû aller au comité des banques et du commerce. Ils ont regardé et ont vu combien peu nous avions à faire, c'est ainsi que nous en avons hérité.

Vous avez 38 000 \$ pour faire cette étude. Comme vous le savez, je suis allergique aux études — et encore plus à celles qui portent sur les trains!

**Le sénateur Atkins:** C'était là un de vos moments les plus grandioses.

**Le sénateur MacDonald:** Je sais que vous percevez le 30 septembre ici comme une farce cruelle.

**Le président:** C'est exactement ce que c'est.

**Le sénateur MacDonald:** Et vous n'avez pas l'intention de siéger ici tout l'été?

**Le président:** Non. Les sénateurs sont-ils d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Nous allons maintenant écouter les représentants du ministère des Communications nous parler du projet de loi C-62. Cependant, comme ce sont là des affaires à venir du comité, peut-être cette partie devrait-elle se dérouler à huis

[Text]

would mean that the departmental officials could speak more openly and freely.

**Hon. Senators:** Agreed.

The committee continued *in camera*.

[Traduction]

clos, si les sénateurs sont d'accord. Ainsi, les représentants ministériels pourraient s'exprimer plus librement et plus ouvertement.

**Des voix:** D'accord.

Le comité poursuit ses travaux à huis clos.

---



















**For Bill C-83 and Bill C-97**

*From Transport Canada:*

Mr. Bruce Bowie, Director, Marine Policy;  
Mr. Alfred Popp, Senior General Counsel;  
Mr. John Young, Legal Counsel.  
Mr. Robin Carter, Counsel, Admiralty and Maritime Law

**Pour les projets de loi C-83 et C-97**

*De Transports Canada:*

M. Bruce Bowie, directeur, Politique maritime;  
M. Alfred Popp, avocat général principal;  
M. John Young, conseiller juridique.  
M. Robin Carter, conseiller juridique, Section de l'Amirauté et du droit maritime.



*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canada Communication Group — Publishing  
Ottawa, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Groupe Communication Canada — Édition  
Ottawa, Canada K1A 0S9

---

## WITNESSES—TÉMOINS

### For Bill C-88

#### *From the CTV Television Network Ltd.:*

Mr. John Cassaday, President and Chief Executive Officer;  
Mr. Gary Maavara, Vice-President, Public Affairs and Sports;  
Mr. Gordon Zimmerman, Counsel, of Borden & Elliot, Toronto.

#### *From the Canadian Cable Television Association:*

Mr. Ken Stein, President and chief Executive Officer;  
Mrs. Elizabeth Roscoe, Senior Vice-President, Public Affairs and Regulatory Development;  
Mr. Jay Thomson, Vice-President, Legal and Regulatory Affairs.

#### *From the Society of Composers, Authors and Music Publishers of Canada:*

Mr. Paul Spurgeon, Legal Counsel;  
Mr. Y.A. George Hynna, Gowling, Strathy & Henderson.

*(Continued on previous page)*

### Pour le projet de loi C-88

#### *Du Réseau de télévision CTV Ltée:*

M. John Cassaday, président et chef de la direction;  
M. Gary Maavara, vice-président, Affaires publiques et sports;  
M. Gordon Zimmerman, avocat, Borden & Elliot, Toronto.

#### *De l'Association Canadienne de télévision par câble:*

M. Ken Stein, président et chef de la direction;  
Mme Elizabeth Roscoe, première vice-présidente, Affaires publiques et évolution de la réglementation;  
M. Jay Thomson, vice-président, Affaires juridiques et réglementaires.

#### *De la Société canadienne des compositeurs, auteurs et éditeurs de musique:*

M. Paul Spurgeon, conseiller juridique;  
M. Y.A. George Hynna, Gowling, Strathy & Henderson.

*(Suite à la page précédente)*



Third Session  
Thirty-fourth Parliament, 1991-92-93

Troisième session de la  
trente-quatrième législature, 1991-1992-1993

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Chairman:*  
The Honourable DONALD H. OLIVER, Q.C.

*Président:*  
L'honorable DONALD H. OLIVER, c.r.

Thursday, May 6 1993

Le jeudi 6 mai 1993

Issue No. 32

Fascicule n° 32

**Third and last Proceedings on:**  
Examination of Bill C-88,  
An Act to amend the Copyright Act

**Troisième et dernier fascicule concernant:**  
Étude du Projet de loi C-88,  
loi modifiant la Loi sur le droit d'auteur

INCLUDING:  
SIXTEENTH REPORT OF THE  
COMMITTEE (REPORT ON BILL C-88)

Y COMPRIS:  
SEIZIÈME RAPPORT DU  
COMITÉ (RAPPORT SUR LE  
PROJET DE LOI C-88)

WITNESSES:  
(See back cover)

TÉMOINS:  
(Voir à l'endos)



## THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Donald H. Oliver, Q.C., *Chairman*

and

The Honourable Senators:

Atkins,	Marchand,
Berntson	* Murray
Bosa	(or Lynch-Staunton),
Buchanan,	Perrault,
Forrestall,	Petten,
* Frith (or Molgat),	Stollery
Macquarrie,	Sylvain.

\* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Pursuant to Rule 86(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Lewis substituted for that of the Honourable Senator Graham (May 6, 1993)

The name of the Honourable Senator Sylvain substituted for that of the Honourable Senator Eyton (May 6, 1993)

The name of the Honourable Senator Bosa substituted for that of the Honourable Senator Adams (May 6, 1993)

The name of the Honourable Senator Marchand substituted for that of the Honourable Senator Lewis (May 6, 1993)

The name of the Honourable Senator Bernston substituted for that of the Honourable Senator MacDonald (May 6, 1993)

The name of the Honourable Senator Andreychuk substituted for that of the Honourable Senator Spivak (May 6, 1993)

The name of the Honourable Macquarrie substituted for that of the Honourable Senator Andreychuk (May 6, 1993)

## LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable Donald H. Oliver, c.r.

et

Les honorables sénateurs:

Atkins,	Marchand,
Berntson,	* Murray
Bosa	(ou Lynch-Staunton),
Buchanan,	Perrault,
Forrestall,	Petten,
* Frith (ou Molgat),	Stollery
Macquarrie,	Sylvain.

\* *Membres d'office*

(Quorum 4)

Conformément à l'article 86(4) du Règlement, la liste des membres du Comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Lewis est substitué à celui de l'honorable sénateur Graham (le 6 mai 1993)

Le nom de l'honorable sénateur Sylvain est substitué à celui de l'honorable sénateur Eyton (le 6 mai 1993)

Le nom de l'honorable sénateur Bosa est substitué à celui de l'honorable sénateur Adams (le 6 mai 1993)

Le nom de l'honorable sénateur Marchand est substitué à celui de l'honorable sénateur Lewis (le 6 mai 1993)

Le nom de l'honorable sénateur Bernston est substitué à celui de l'honorable sénateur MacDonald (le 6 mai 1993)

Le nom de l'honorable sénateur Andreychuk est substitué à celui de l'honorable sénateur Spivak (le 6 mai 1993)

Le nom de l'honorable sénateur Macquarrie est substitué à celui de l'honorable sénateur Andreychuk (le 6 mai 1993)

**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the *Minutes of the Proceedings of the Senate*,  
Thursday, March 25, 1993.

Resuming the debate on the motion of the Honourable Senator Chaput-Rolland, seconded by the Honourable Senator Beaudoin, for the second reading of Bill C-88, An Act to amend the Copyright Act.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Lynch-Staunton moved, seconded by the Honourable Senator Doyle, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was adopted.

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des *Procès-verbaux du Sénat* de jeudi 25 mars 1993:

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Chaput-Rolland, appuyée par l'honorable sénateur Beaudoin, tendant à la deuxième lecture du projet de loi C-88, Loi modifiant la Loi sur le droit d'auteur

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Lynch-Staunton propose, appuyé par l'honorable sénateur Doyle, que le projet de loi soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

*Le greffier du Sénat*  
Gordon L. Barnhart  
*Clerk of the Senate*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Thursday, May 6, 1993  
(40)

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, met this day in Room 257 East Block, at 12:35 p.m., the Chairman, the Honourable Senator Donald H. Oliver, Q.C., presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Andreychuk, Atkins, Bernston, Bosa, Buchanan, Forrestall, Frith, Lynch-Staunton, MacDonald (*Halifax*), Marchand, Macquarrie, Oliver, Petten and Stollery (14).

*In attendance:* Mrs. Monique Hébert from the Research Branch of the Library of Parliament

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

*Witnesses:*

*From the Department of Communications:*

Marc Rochon, Deputy Minister;

Adam Knelman Ostry, Director General, Cultural Industries Policy;

Danielle Bouvet, Director, Copyright/Economic Policy and Planning;

Nicole Cloutier, Q.C., Senior Counsel, Legal Services.

*From the CTV Television Network Ltd.:*

Mr. John Cassaday, President and Chief Executive Officer;

Mr. Gary Maavara, Vice-President, Public Affairs and Sports;

Mr. Gordon Zimmerman, Counsel, of Borden & Elliot, Toronto.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, March 25, 1993, the Committee continued its examination of Bill C-88, An Act to amend the Copyright Act.

Mr. Marc Rochon made a statement and with the assistance of the other witnesses of the Department of Communications answered questions.

*It was agreed, —* That representatives of CTV Television Network make a few comments on the presentation of the officials from the Department of Communications.

Mr. Cassaday, Mr. Maavara and Mr. Zimmerman, of the CTV Television Network Ltd. made statements and answered questions.

*It was agreed, —* That the Committee resume the debate on the motion of Senator Frith that the Chairman report Bill C-88 to the Senate without amendment.

## PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le jeudi 6 mai 1993  
(40)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 12 h 35, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable sénateur Donald H. Oliver, c.r. (*président*).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Andreychuk, Atkins, Bernston, Bosa, Buchanan, Forrestall, Frith, Lynch-Staunton, MacDonald (*Halifax*), Marchand, Macquarrie, Oliver, Petten et Stollery. (14)

*Présente:* M<sup>me</sup> Monique Hébert, du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement.

*Également présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

*Témoins:*

*Du ministère des Communications:*

Marc Rochon, sous-ministre;

Adam Knelman Ostry, directeur général, Industries culturelles;

Danielle Bouvet, directrice, Politiques du droit d'auteur et planification économique;

Nicole Cloutier, c.r., avocat-conseil, Services juridiques.

*Du Réseau de télévision CTV Ltée:*

M. John Cassaday, président et chef de la direction;

M. Gary Maavara, vice-président, Affaires publiques et sports;

M. Gordon Zimmerman, avocat, Borden & Elliot, Toronto.

En conformité avec l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 25 mars 1993, le Comité poursuit l'étude du projet de loi C-88, Loi modifiant la Loi sur le droit d'auteur.

M. Marc Rochon fait un exposé, puis, avec l'aide des autres témoins du ministère des Communications, répond aux questions.

*Il est convenu* que les représentants du Réseau de télévision CTV Ltée peuvent faire quelques observations au sujet de la présentation faite par les fonctionnaires du ministère des Communications.

MM. Cassaday, Maavara et Zimmerman, du Réseau de télévision CTV Ltée, font des exposés, puis répondent aux questions.

*Il est convenu* que le Comité reprend le débat relatif à la motion du sénateur Frith, qui a proposé que le président fasse rapport au Sénat du projet de loi C-88, sans amendement.



## [Text]

After debate,

The question being put on the Motion, — it was agreed on division.

At 1:37 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

## [Traduction]

Après débat,

la motion, mise aux voix, est adoptée, avec dissidence.

À 13 h 37, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

*Le greffier du Comité*

Denis Robert

*Clerk of the Committee*

## REPORT OF THE COMMITTEE

Thursday, May 6, 1993

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

## SIXTEENTH REPORT

Your Committee, to which was referred the Bill C-88, *An Act to amend the Copyright Act*, has in obedience to its Order of Reference of Thursday, March 25, 1993, examined the said Bill and now reports the same without amendment.

Respectfully submitted,

*Le président*  
Donald H. Oliver, Q.C.  
*Chairman*

## RAPPORT DU COMITÉ

Le jeudi 6 mai 1993

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

## SEIZIÈME RAPPORT

Votre Comité, auquel a été déféré le Projet de loi C-88, *Loi modifiant la Loi sur le droit d'auteur*, a, conformément à son ordre de renvoi de jeudi 25 mars 1993, étudié ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement.,

Respectueusement soumis,

## EVIDENCE

OTTAWA, Thursday, May 6, 1993

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-88, to amend the Copyright Act, met this day at 12:30 p.m. to give consideration to the bill.

**Senator Donald H. Oliver** (*Chairman*) in the Chair.

**The Chairman:** I would like to call this meeting to order.

This morning we have Mr. Mark Rochon, the Deputy Minister of the Department of Communications. With him is Adam Ostry, Director General, Cultural Industries, and Danielle Bouvet, Director, Economic and Copyright Policy, Cultural Industries.

I understand, Mr. Rochon, that you have an opening statement. Following that we would like to ask some questions.

**Mr. Mark Rochon, Deputy Minister, Department of Communications:** Mr. Chairman, honourable senators, I wish to thank you for the invitation to speak to you today on Bil C-88. I wish to address two major points. First, I will outline why the government introduced this bill and what its purpose is. Second, I wish to clear up any confusion that may have arisen out of yesterday's presentations.

Perhaps senators might find it helpful if I situated this bill in the broader context of copyright reform. Copyright legislation seeks to protect the owners of intellectual property. While this property may be intangible, since its essence is the expression of an idea, it is nonetheless property. The owner of this property has every right to be paid for its commercial use. Hence, this legislation establishes fair rules under which this property can be used. It is a framework which regulates the market forces which generate the expression of ideas and their use in society. Artists are one of the lowest paid categories of professionals in this country. The Copyright Act is the one piece of legislation that provides financial revenue to these people from sources other than government subsidies.

Canada's copyright legislation dates back to 1924. Much of the wording, particularly respecting definitions of works and how they are used, was drafted in a way that weds these definitions to the technologies of the day. At that time music was defined as sheet music. While legislation of the day was

## TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le jeudi 6 mai 1993

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, à qui a été renvoyé le projet de loi C-88, Loi modifiant la Loi sur le droit d'auteur, se réunit aujourd'hui à 12 h 30 pour examiner le projet de loi.

**Le sénateur Donald H. Oliver** (*président*) occupe le fauteuil.

**Le président:** Honorables sénateurs, la séance est ouverte.

Cet après-midi, nous accueillons M. Marc Rochon, sous-ministre au ministère des Communications, accompagné de M. Adam Ostry, directeur général, Industries culturelles, et de M<sup>me</sup> Danielle Bouvet, directrice, Politiques économiques et droit d'auteur, Industries culturelles.

Je crois savoir, monsieur Rochon, que vous souhaitez faire une déclaration liminaire après laquelle nous aimerions vous poser des questions.

**M. Marc Rochon, sous-ministre, ministère des Communications:** Monsieur le président, honorables sénateurs, je tiens à vous remercier de m'avoir invité à vous entretenir aujourd'hui du projet de loi C-88. J'aimerais aborder deux grandes questions. Premièrement, je vais vous donner les principales raisons pour lesquelles le gouvernement a présenté ce projet de loi, ainsi que l'objectif visé par cette mesure législative. Deuxièmement, j'aimerais dissiper toute confusion que les témoignages d'hier risquent d'avoir créée.

Dans l'intérêt des sénateurs, peut-être serait-il bon que je remplace le projet de loi dans le contexte plus vaste de la réforme du droit d'auteur. La législation en matière de droit d'auteur vise à protéger la propriété intellectuelle. Bien qu'elle soit intangible, car son essence même est l'expression d'une idée, elle n'en demeure pas moins une propriété. La personne qui possède une telle propriété a le droit, à tous égards, d'être rémunérée pour l'utilisation que l'on en fait à des fins commerciales. Ainsi, le projet de loi établit des règles équitables régissant l'utilisation de la propriété intellectuelle. Il s'agit en fait d'une mesure cadre qui vient réglementer les forces du marché qui suscitent l'expression d'idées et l'usage que l'on en fait dans la société. Au Canada, les artistes sont parmi les professionnels les moins bien payés. La Loi sur le droit d'auteur est la seule mesure législative qui permet à ces personnes de tirer des revenus provenant de sources autres que les subventions gouvernementales.

La législation canadienne en matière de droits d'auteur remonte à 1924. La majeure partie du libellé, plus particulièrement les expressions qui ont été retenues pour définir les œuvres et l'utilisation qu'on en fait, a été rédigé de façon à lier les définitions à la technologie de l'époque. Alors,



## [Text]

able to provide for compensation for these simple forms of music, technology evolved and became more sophisticated, making other methods of creating and communicating music available. Today we are able to compose music on computers and beam it by satellite half way around the world. Unfortunately our legislative framework has not kept pace with these advantages in technology.

This is why the government introduced Bill C-88. The current definition of musical works as sheet music is still rooted in the technologies and commercial practices of the 1920s. Unfortunately you can not roll up a piece of sheet music and send it down a wire or on a satellite from Halifax to Vancouver. In 1989, the government, in order to comply with the Free Trade Agreement amended the Copyright Act to cover all forms of transmission technology. This required replacing the technologically limited right to communicate to the public by radio communication — this is what conventional broadcasters do — with the right to communicate to the public by telecommunications, to include cable and new forms of technology. At that time the government also enacted a definition of "network" to ensure that all participants in the communication chain share in the liability for the use of the works.

Unfortunately the government did not at that same time amend the definition of musical work and performance. As a result, there is currently no requirement for authors and composers to be compensated for use of their musical works when they are communicated by means other than conventional broadcasting. The current definition of performance is limited to performance by radio communications. Because you cannot send a sheet of music on a cable, authors and composers are not paid when their works are communicated by wire, satellite or by any other means yet to be invented.

Bill C-88 is needed to ensure that cable systems and users of new forms of communication technology pay authors and composers of musical works, as is the case with conventional broadcasters. In order for the authors and composers of musical works to be paid and in order that the responsibility for payment will in fact be shared equitably among all players, Bill C-88 addresses four key points: One, it modernizes the definition of musical work. Second, it modernizes the associated definition of performance so that it is clear that a public performance of a musical work can be made by means of a radio or television. Third, Bill C-88 makes a distinction between two rights, the right to communicate a musical work

## [Traduction]

on définissait la musique comme étant de la musique en feuilles; bien que la loi prévoyait une rémunération pour ces formes simples de musique, la technologie a évolué, elle s'est perfectionnée, offrant du même coup d'autres façons de créer et de communiquer de la musique. Aujourd'hui, on peut composer de la musique à l'aide de l'ordinateur et la diffuser par satellite sur presque la moitié de la planète. Malheureusement, nos lois ont été dépassées par ces progrès technologiques.

Voilà pourquoi le gouvernement a présenté le projet de loi C-88. La définition actuelle d'une oeuvre musicale comme étant de la musique en feuilles se trouve encore enracinée dans les technologies et les pratiques commerciales des années 1920. Malheureusement, on ne peut pas rouler une feuille de musique et la transmettre sur un fil ou par satellite de Halifax à Vancouver. En 1989, soucieux de se conformer à l'Accord de libre-échange, le gouvernement a modifié la Loi sur le droit d'auteur afin d'y inclure toutes les techniques possibles de transmission. Pour ce faire, il a fallu remplacer le droit de communiquer avec le public par radio, droit qui a ses limites sur le plan technologique, — ce que font les radiodiffuseurs conventionnels — par le droit de communiquer une oeuvre au public par télécommunications, afin d'inclure la télédistribution et de nouvelles formes de technologie. À cette époque, le gouvernement a également défini le terme «réseau» de façon à s'assurer que tous les «maillons» de la chaîne de communication partagent la responsabilité inhérente à l'utilisation des oeuvres.

Malheureusement, le gouvernement n'a pas modifié en même temps la définition d'une oeuvre musicale et d'une représentation, ce qui fait qu'aujourd'hui, personne n'est tenu de rémunérer les auteurs et les compositeurs pour l'utilisation de leurs oeuvres musicales lorsqu'elles sont communiquées autrement que par la radiodiffusion conventionnelle. La définition actuelle de représentation se limite à la représentation par radiocommunications. Comme on ne peut pas transmettre une feuille de musique sur un câble, les auteurs et les compositeurs ne sont pas rémunérés lorsque leurs oeuvres sont transmises par câble, par satellite ou par tout autre moyen non encore inventé.

Le projet de loi C-88 doit être adopté afin de s'assurer que les exploitants de réseaux de télédistribution et les utilisateurs de techniques nouvelles de communication rémunèrent les auteurs et les compositeurs d'oeuvres musicales, comme le font les radiodiffuseurs conventionnels. Pour qu'il en soit ainsi, et pour que cette responsabilité soit en fait partagée équitablement entre tous les intéressés, le projet de loi C-88 vise quatre objectifs précis: premièrement, il vient actualiser la définition d'une oeuvre musicale. Deuxièmement, il modernise la définition connexe de représentation afin d'établir que la représentation en public d'une oeuvre musicale puisse se faire au moyen de la radio ou de la télévision. Troisièmement, le

*[Text]*

by telecommunication and the right to perform that musical work in public to ensure that only those doing the communicating pay for the right and that those who allow for the performing in public of that musical work are paying for that right. Finally, Bill C-88 clarifies the definition of network so that all the players involved in communicating the work equitably share the payment to the authors and composers.

I would now like to address the points raised yesterday by the witnesses, the Canadian Cable Television Association, the CTV Television Network and to clear up any confusion that may have arisen from their presentations. First, let us tackle the CCTA's concerns. Mr. Ken Stein, President of CCTA, raised several concerns with respect to Bill C-88. CCTA's principle concern is that the combined effect of Bill C-88 and a recent Federal Court, Appeal Division decision by Mr. Justice Letourneau will make its members liable for both the performance in public and the communications of the musical work. The Letourneau decision held that CCTA members owe royalties on musical works contained in cable programming because they perform these works in public; that the CCTA will be liable under the performance right. It is important to note that as we speak, the Letourneau decision is currently suspended pending the Supreme Court of Canada decision. Hence no liability currently exists under the performance rights.

The new definition of musical work in Bill C-88 will classify their transmission in the same way as transmission of all other types of works; as communication to the public by telecommunication. In other words, the CCTA and other communicators will be liable as a result of Bill C-88 under the communication right. Hence the CCTA is understandably concerned that its members will become liable for payments for the single activity under both the performance and the communication right. SOCAN is currently the only collective that represents the authors of musical works for the performance and the communication rights.

SOCAN has responded in writing to CCTA's concern. It has assured CCTA this morning that it commits itself, if Bill C-88 is proclaimed, to file a tariff only under the communication right and to file a second tariff under the performance right. SOCAN explicitly recognizes that the act of communicating programming to subscribers by cable system is a single act that

*[Traduction]*

projet de loi C-88 établit une distinction entre deux droits, c'est-à-dire le droit de transmettre une oeuvre musicale par télécommunications et le droit de représenter cette oeuvre en public afin de s'assurer que seuls les responsables de la transmission assument les droits exigés et que ceux qui autorisent la représentation en public de cette oeuvre musicale paient eux aussi les droits afférents. Enfin, le projet de loi C-88 clarifie la définition du terme réseau de sorte que tous ceux qui participent à la transmission de l'oeuvre partagent équitablement le paiement que l'on versera aux auteurs et aux compositeurs.

J'aimerais maintenant aborder les questions soulevées hier par les témoins, c'est-à-dire les représentants de l'Association canadienne de télévision par câble et le Réseau CTV. J'aimerais dissiper toute confusion que puissent avoir créée leurs témoignages. Voyons d'abord les préoccupations qu'a soulevées le président de l'ACTC, M. Ken Stein, au sujet du projet de loi C-88. La grande inquiétude de l'Association, c'est que le projet de loi C-88 et une décision rendue récemment par le juge Letourneau de la Division d'appel de la Cour fédérale, feront en sorte que ses membres vont devoir payer des droits à la fois pour la représentation de l'oeuvre musicale en public et pour la communication de cette oeuvre au public. Dans sa décision, le juge Letourneau a indiqué que des membres de l'ACTC avaient omis de verser des droits pour des oeuvres musicales faisant partie de leur programmation parce que ces oeuvres sont exécutées en public et que l'ACTC sera tenue de verser ces droits en vertu du droit de représentation. Il est important de signaler qu'au moment où on se parle, la décision du juge Letourneau a été différée en attendant que la Cour suprême du Canada se prononce sur la question. Donc, personne n'est assujéti à quelque responsabilité que ce soit en vertu des droits de représentation.

D'après la nouvelle définition de l'expression «oeuvre musicale» du projet de loi C-88, la transmission de ces oeuvres sera la même que pour tous les autres types d'oeuvres, c'est-à-dire des oeuvres transmises au public par télécommunications. Autrement dit, en conséquence du projet de loi, l'ACTC et les autres communicateurs seront responsables en vertu du droit de communication. Il est donc tout à fait compréhensible que l'ACTC s'inquiète de ce que ses membres doivent verser des paiements pour cette seule activité afin de respecter à la fois le droit de représentation et le droit de communication. La SOCAN est actuellement le seul organisme qui représente les auteurs d'oeuvres musicales en ce qui a trait aux droits de représentation et de communication.

La SOCAN a répondu par écrit à l'ACTC. Elle l'a assurée ce matin qu'elle s'engage, si le projet de loi C-88 est adopté, à établir un tarif uniquement pour le droit de communication et à en fixer un second pour le droit de représentation. La SOCAN reconnaît explicitement que la transmission d'émissions par câble à des abonnés est une activité unique et que l'on utilise



[Text]

results in a single use, so that system accordingly will have one tariff and one payment.

**The Chairman:** Do you have that letter with you?

**Mr. Rochon:** Yes, and I would like to table that letter.

**Senator Bosa:** Could we have copies of the presentation?

**Mr. Rochon:** Yes.

**The Chairman:** Perhaps you could read the letter into the record.

**Mr. Rochon:** This letter is signed by Paul Spurgeon, legal counsel.

**The Chairman:** Dated when?

**Mr. Rochon:** May 6, 1993. It is addressed to Jay Thompson, Canadian Cable Television Association, Ottawa, Ontario and it reads:

Dear Jay:

Re: Bill C-88.

In order to provide greater precision on the matters raised in SOCAN's letter to you dated May 4, 1993 please note the following:

If Bill C-88 is enacted (as passed by the House of Commons on third reading) and SOCAN has a right of communication to the public by telecommunications in respect of the delivery by cable systems of non-broadcast services to their subscribers, SOCAN undertakes that, with respect to such delivery of non-broadcast services, it will seek a royalty from cable systems only under the communication to the public by telecommunication right and will not seek any separate or additional royalty under the performance in public right from cable systems for their delivery of such services.

(Signed) Paul Spurgeon,  
Legal Counsel.

By extension, the recent Letourneau decision could make CCTA liable for the performance in public of all types of works. The current Copyright Act already makes CCTA liable for the communication by telecommunications of all works other than musical works, which are being included by Bill C-88. If the Supreme Court of Canada does not overturn this decision, CCTA could indeed be responsible for double payments for all of these other types of works, should the copyright board so order.

This issue would exist even in the absence of Bill C-88. The government recognizes that. It has addressed it by tabling a motion to amend the Copyright Act via Bill C-115, the NAFTA

[Traduction]

les oeuvres à cette seule fin, si bien qu'elle établira un tarif exclusivement à ce titre de même qu'un seul paiement.

**Le président:** Avez-vous cette lettre avec vous?

**M. Rochon:** Oui, et j'aimerais la déposer comme preuve.

**Le sénateur Bosa:** Pourrions-nous en avoir un double?

**M. Rochon:** Oui.

**Le président:** Peut-être pourriez-vous la lire officiellement.

**M. Rochon:** La lettre est signée de M. Paul Spurgeon, conseiller juridique.

**Le président:** Et datée de quand?

**M. Rochon:** Du 6 mai 1993. Elle est adressée à M. Jay Thompson, Association canadienne de télévision par câble, Ottawa (Ontario) et elle se lit ainsi:

Monsieur,

Objet: Projet de loi C-88

Afin d'éclaircir les questions soulevées dans la lettre que vous a fait parvenir la SOCAN en date du 4 mai 1993, veuillez prendre note des précisions suivantes:

Si le projet de loi C-88 est adopté (c'est-à-dire par la Chambre des communes en troisième lecture) et si la SOCAN bénéficie d'un droit de communication au public en raison d'une transmission par télécommunications pour ce qui est de la prestation sur un réseau de câbles de services hors antenne à ses abonnés, la SOCAN s'engage, à cet égard, à ne réclamer des droits aux réseaux de télédistribution que lorsque l'oeuvre sera communiquée au public par télécommunications et n'exigera aucun droit distinct ou additionnel en vertu du droit de représentation publique de la part des réseaux de télédistribution pour la prestation de ces services.

(Signé) Paul Spurgeon,  
conseiller juridique

Si l'on extrapole, la décision récente du juge Letourneau pourrait obliger l'ACTC à payer des droits pour la représentation publique de tous les types d'oeuvres. Actuellement, la Loi sur le droit d'auteur oblige l'ACTC à verser des droits pour la transmission par télécommunications de toutes les oeuvres autres que les oeuvres musicales, qui sont incluses dans le projet de loi C-88. Si la Cour suprême du Canada ne renverse pas cette décision, l'ACTC pourrait effectivement être tenue de verser deux types de droits pour tous les autres types d'oeuvres si la Commission du droit d'auteur l'exige.

Le problème se poserait même si le projet de loi C-88 n'était pas adopté. Et cela, le gouvernement en est conscient. Il a tenté d'y trouver une solution en présentant une motion visant



[Text]

implementation bill, so that it is clear that, to quote the amendment,

The act of communicating a work to the public by telecommunication does not constitute the act of performing or delivering the work in public, nor does it constitute an authorization to do the act of performing or delivering the work in public.

In other words, no double liability.

CCTA is pleased that this amendment is being put forth on its behalf and endorses its intent.

Furthermore, my minister has authorized me to inform the committee that in the unlikely event that Bill C-115 was not passed, Phase II will contain the amendment and the government will ensure that it will be applied retroactively. Finally, the senators should note that Bill C-115 does not have the same safeguards for the cable industry contained in Bill C-88. At the request of CCTA, Bill C-88 has a definition of "network" that recognizes that responsibilities for payments should be shared among all the links in the communication chain. Also, at the request of CCTA, Bill C-88 contains a direction that there be a preferential rate set for small cable systems. Hence, the need for Bill C-88 to meet the requirements of the CCTA.

The representatives from CTV raised several concerns with Bill C-88 which I will address. First, CTV claims that the need for the bill vanished with the decision of the Federal Court, Appeal Division. The purpose of Bill C-88 is to ensure that the authors and composers of musical works receive payment when their works are communicated by telecommunication. The bill also addresses the question of who should share in the liability for this payment. This government believes that Parliament is the proper forum for writing legislation and does not abdicate this responsibility to the courts. While the Letourneau decision allows for payment to authors and composers, it renders the cable system solely liable. This is unfair.

Hence, Bill C-88 is still needed to ensure the equitable distribution of liability among all the players.

CTV raised a question concerning the government's intent with respect to the definition of "network".

[Traduction]

à modifier la Loi sur le droit d'auteur dans le projet de loi C-115, c'est-à-dire le projet de loi de mise en oeuvre de l'ALÉNA afin d'établir clairement, pour reprendre les termes de l'amendement,

que la transmission d'une oeuvre au public par télécommunications ne constitue pas une représentation ou une exécution de l'oeuvre en public, et n'autorise pas non plus à représenter ou à exécuter l'oeuvre en public.

Autrement dit, il n'est pas question d'imposer un double tarif.

L'ACTC est heureuse de voir que cet amendement a été présenté en son nom et elle en appuie l'objectif.

En outre, mon ministre m'a autorisé à informer le comité qu'advenant que le projet de loi C-115 ne soit pas adopté, ce qui est fort peu probable, la Phase II de la réforme du droit d'auteur renfermerait l'amendement en question et le gouvernement fera en sorte qu'il soit appliqué rétroactivement. Enfin, je signale aux sénateurs que le projet de loi C-115 ne contient pas les mêmes protections pour l'industrie de la télédistribution que le projet de loi C-88. À la demande de l'ACTC, le projet de loi C-88 renferme une définition du terme «réseau» qui reconnaît que la responsabilité du paiement des droits devrait être partagée entre tous les maillons de la chaîne de transmission. Toujours à la demande de l'ACTC, on a inclus dans le projet de loi C-88 une modalité prévoyant l'établissement d'un taux préférentiel pour les petits télédistributeurs. Donc, le projet de loi C-88 est nécessaire pour satisfaire aux exigences de l'ACTC.

De leur côté, les représentants de CTV ont soulevé plusieurs préoccupations au sujet du projet de loi C-88 et j'aimerais les aborder. Premièrement, CTV soutient qu'il n'est plus nécessaire de faire adopter le projet de loi depuis la décision de la Division d'appel de la Cour fédérale. Le but du projet de loi est de faire en sorte que les auteurs et les compositeurs d'oeuvres musicales soient rémunérés lorsque leurs oeuvres sont transmises par télécommunications. Le projet de loi indique également qui doit partager la responsabilité de ces paiements. Le gouvernement estime que le Parlement est le forum tout indiqué pour élaborer des lois et n'abandonnera pas ses responsabilités en faveur des tribunaux. Même si, dans sa décision, le juge Letourneau prévoit le versement de droits aux auteurs et aux compositeurs, il soutient que seuls les télédistributeurs doivent assumer cette responsabilité. C'est injuste.

Donc, le projet de loi C-88 a toujours sa raison d'être pour assurer une répartition équitable des responsabilités entre tous les intéressés.

Les représentants de CTV ont posé une question au sujet des intentions du gouvernement en ce qui a trait à la définition du terme «réseau».

*[Text]*

Bill C-88 amends the definition of "network" to guarantee that all participants, not just the last link in the transmission chain, share the liability for payment to the authors and composers of musical works.

This definitional change is not directed at any particular company or established group. Rather, it seeks to establish equitable distribution of the share of liability.

CTV argues that this amended definition would penalize its operations. It has been the intention of the government, since the 1989 addition to the definition of "network", that the operations of CTV have been covered. However, the antiquated definition of "musical work" has precluded any court from ruling on this issue.

Because of peculiarities in its operating and corporate structures and the lacunae in the current act, in the 33 years of its operation CTV has never paid royalties to SOCAN on network advertising revenues. This fiscal year, CTV will earn approximately \$150 million in national advertising revenues, which, as CTV admitted yesterday, would result in a payment to SOCAN of approximately \$3 million.

Let us look at the impact of this by using the example Senator Frith noted yesterday. Bryan Adams performs a concert that is televised nationally on CTV. It attracts a record number of viewers, which will no doubt please CTV's national advertisers. Currently, CTV stands alone in the world of conventional broadcasters by not paying a tariff on all of its advertising revenue. Bryan Adams in this case, as the author of his songs, will not receive the payment from CTV for the use of these works that he would receive from any other conventional broadcaster.

While it is true that all CTV affiliates pay royalties based on local advertising revenues, all other networks and their affiliates pay SOCAN on the basis of local and network advertising revenues.

The question is, senators, would Canadians or the other payers, find equity in this?

CTV claims that the communication between the head office in Toronto and the affiliates is intended for private use only. It also claims that it is akin to an advertiser purchasing air time on the affiliates' programming schedule, and, therefore, should not be subject to a tariff.

The head office of CTV transmits programming to its affiliates that is either instantaneously or soon thereafter communicated to the public. Together, they communicate a

*[Traduction]*

Le projet de loi C-88 renferme une nouvelle définition de ce terme pour s'assurer que toutes les parties en cause, et non seulement le dernier maillon de la chaîne de transmission, soient tenues de verser des droits aux auteurs et aux compositeurs d'oeuvres musicales.

Cette nouvelle définition ne vise aucune entreprise ni aucun groupe établi en particulier. On veut plutôt assurer une répartition équitable des responsabilités entre tous.

De son côté, CTV soutient que cette nouvelle définition la pénalise. Le gouvernement a toujours eu l'intention, depuis l'ajout qu'il a fait en 1989 à la définition du terme «réseau», d'inclure les activités du Réseau CTV. Cependant, la définition désuète de l'expression «oeuvre musicale» a toujours empêché les tribunaux de se prononcer sur cette question.

En raison des particularités de son exploitation et de sa structure générale, de même que des lacunes de la loi, depuis 33 ans que le Réseau CTV est exploité, il n'a jamais payé de droits à la SOCAN sur les recettes publicitaires du réseau. Au cours de l'exercice, CTV va retirer environ 150 millions de dollars au chapitre des recettes publicitaires à l'échelon national, ce qui, les représentants de CTV l'ont reconnu hier, l'obligerait à verser environ 3 millions de dollars à la SOCAN.

Voyons maintenant quelle conséquence une telle décision aurait en utilisant l'exemple que le sénateur Frith a donné hier. Bryan Adams donne un concert qui est télévisé sur le réseau national de CTV. Il attire un nombre record de spectateurs, ce qui est loin de déplaire aux publicitaires nationaux de CTV. Actuellement, parmi les radiodiffuseurs conventionnels, CTV est le seul à ne pas payer de tarif sur l'ensemble de ses recettes publicitaires. Dans le cas qui nous intéresse, Bryan Adams, en tant qu'auteur de ses chansons, ne recevrait aucun paiement du Réseau CTV pour l'utilisation de ces oeuvres, contrairement à ce qu'il toucherait de tout autre radiodiffuseur conventionnel.

Même s'il est vrai de dire que tous les réseaux affiliés de CTV paient des droits en fonction des recettes de publicité à l'échelle locale, tous les autres réseaux et leurs affiliés versent des droits à la SOCAN basés sur leurs recettes de publicité locale et nationale.

Honorables sénateurs, la question est la suivante: est-ce qu'une telle façon de faire est équitable pour tout le monde?

CTV soutient que toute transmission de son siège social de Toronto aux radiodiffuseurs affiliés est destinée à un usage exclusif. On soutient également que cela équivaut à un publicitaire qui achète du temps d'antenne dans le cadre de la programmation d'un réseau affilié et que, par conséquent, il ne doit pas être assujéti à un tarif.

Le siège social de CTV transmet des émissions à ses radiodiffuseurs affiliés qui sont soit retransmises instantanément au public ou peu de temps après. Tous ces réseaux



## [Text]

work to the public for the first time. In other words, the affiliates do not retransmit a work.

The fact is that CTV sells national advertising space on these programs. No advertiser would bother paying for such space if the program were not ultimately being communicated to the public.

CTV is in no way comparable to its advertisers. Advertisers pay CTV \$150 million per year to advertise on the CTV national network of affiliates. CTV head office is a key participant in the transmission chain and actively pursues the sale of national advertising which is inserted into the programming that it requires its affiliates to communicate to the public.

However, CTV's structure has resulted in a sheltering of its national ad revenues from liability. This is not fair to the rightsholders or to the other payers on the transmission chain.

The final point is that CTV claims that the amendments to the bill are "dangerous and probably do the opposite of what was intended. Cable would probably not be liable."

This proposition is outlined in the legal opinion provided to CTV by Gordon Zimmerman and Roger Hughes.

CTV argues that cable systems and the pay and specialty services may be exempt from liability under the amended definition of "network". This argument is premised on a flawed interpretation of this section, in our opinion.

To clarify this important issue, a distinction must be drawn between the different roles of the cable systems:

First, they are retransmitters of conventional broadcast signals that are also being transmitted to the public via the traditional over-the-air method of Hertzian waves, such as you have with CJOH and the CBC.

Second, they are transmitters of the pay and specialty services such as MuchMusic, NewsWorld and Super Écran. These services are not available without cable.

As retransmitters, the cable systems carry both local signals, for instance CJOH, CBC Ottawa; and distant signals, for instance, CFCE, CBC Montreal. Under the FTA, we agreed to pay for the retransmission of distant signals, and it is this regime that is established by section 28.01 of the Copyright Act.

## [Traduction]

transmettent une oeuvre au public pour la première fois. Autrement dit, les réseaux affiliés ne retransmettent pas une oeuvre.

Le fait est que le Réseau CTV vend de l'espace publicitaire à l'échelle nationale pour ces émissions. Aucun publicitaire n'accepterait de payer de tels droits de publicité si l'émission n'était pas transmise au public en bout de ligne.

La situation du Réseau CTV n'a rien de comparable à celle de ses publicitaires qui lui versent 150 millions de dollars par année pour faire de la publicité sur le réseau national de ses affiliés. Le siège social de CTV est un participant clé dans la chaîne de transmission et s'occupe activement de vendre de la publicité nationale qui est insérée dans la programmation que ses affiliés sont tenus de transmettre au public.

Cependant, la structure de CTV lui a permis de mettre à l'abri ses recettes publicitaires provenant du réseau national. Cela n'est pas juste pour les titulaires de droits ni pour les autres intéressés faisant partie de la chaîne de transmission qui doivent payer des droits.

Enfin, CTV soutient que les amendements proposés au projet de loi sont «dangereux et auront probablement l'effet contraire à celui qui est souhaité. Les télédistributeurs ne seraient probablement pas tenus de payer des droits».

Ce sont là les grandes lignes de l'avis juridique que MM. Gordon Zimmerman et Roger Hughes ont présenté à CTV.

CTV soutient que les télédistributeurs et les services de télévision payante et spécialisée pourraient ne pas être tenus de payer des droits selon la nouvelle définition du terme «réseau». À notre avis, cet argument repose sur une interprétation erronée de cette disposition.

Afin de clarifier cette question importante, il faut faire une distinction entre les différents rôles des télédistributeurs:

Premièrement, ils retransmettent des signaux conventionnels qui sont aussi transmis au public à l'aide de la méthode traditionnelle des ondes hertziennes, comme c'est le cas pour CJOH et Radio-Canada.

Deuxièmement, ils transmettent les services de télévision payante et spécialisée comme Musique Plus, NewsWorld et Super Écran. On ne peut obtenir ces services si on n'est pas abonné au câble.

En tant que retransmetteurs, les sociétés de télédistribution acheminent à la fois des signaux locaux comme pour CJOH, Radio-Canada Ottawa, et des signaux à distance comme pour CFCE, Radio-Canada Montréal. Dans le cadre de l'ALE, nous avons accepté de payer pour la retransmission de signaux à distance, ce que prévoit précisément l'article 28.01 de la Loi sur le droit d'auteur.



[Text]

The retransmission function of the cable systems is specifically excluded from the amended definition of "network" in Bill C-88 in order to make sure that traditional broadcasters and the cable systems, as retransmitters, were not given an out whereby a cable as a retransmitter could be excluded from the system pertaining to retransmission.

It is only in their role as transmitters of the pay and specialty services that the cable systems are included in the amended definition of "network".

CTV fails to realize that cable systems also operate as transmitters and therefore will be liable for their carriage of the satellite to cable operations. CTV errs when it assumes that cable systems are retransmitters only and therefore would be excluded from the amended definition of "network".

The amended definition of "network" includes the phrase, "programming undertaking", which the government must define by regulation before Bill C-88 can be proclaimed. The government will ensure that pay and specialty services, as well as all other transmitters, are included in this definition.

Finally, I can assure senators that all affected parties will be fully consulted on this regulation pursuant to the formal *Canada Gazette* procedure.

The purpose of Bill C-88 is to modernize the definitions of "musical work" and "performance" and amend the definition of "network" to ensure that all those involved in the communication of musical works to the public are responsible for their fair share of payments to the authors and composers of these works.

This is a technical amendment to the Copyright Act, not some vast recasting of the Bank Act. It simply seeks to redress the inequity faced by one class of rightsholders, the authors and composers of musical works.

Thank you for allowing me to speak to Bill C-88 before this committee. I thank you for all of your hard work on this bill, and hope that it will receive speedy passage. I welcome any questions.

**The Chairman:** Thank you very much for giving us the background to this bill.

**Senator Frith:** The only thing I would like to say is that I wish I had said that. It was an excellent submission. I agree with every word of it, including the objective of rectifying what I think has been an accidental injustice for a long time.

[Traduction]

Les activités de retransmission des sociétés de télédistribution sont spécifiquement exclues de la définition modifiée du terme «réseau» dans le projet de loi C-88 afin de s'assurer que les radiodiffuseurs traditionnels et les télédiffuseurs, qui font de la retransmission, n'aient pas une porte de sortie permettant à un retransmetteur par câble d'être exclu du système de retransmission.

Ce n'est qu'à titre de transmetteurs de services de télévision payante et spécialisée que les sociétés de télédistribution sont incluses dans la définition modifiée du terme «réseau».

CTV ne se rend pas compte que les télédiffuseurs agissent aussi en tant que transmetteurs et qu'ils devront en conséquence assumer les droits se rattachant à l'utilisation du satellite pour leurs activités de transmission par câble. CTV fait également erreur lorsqu'il suppose que les télédiffuseurs ne sont que des retransmetteurs et qu'ils devraient donc être exclus de la définition modifiée du terme «réseau».

Cette nouvelle définition inclut l'expression «entreprise de programmation» que le gouvernement doit définir par règlement avant que le projet de loi C-88 ne soit promulgué. Le gouvernement s'assurera que les services de télévision payante et spécialisée, de même que tous les autres transmetteurs, seront inclus dans cette définition.

Enfin, je peux assurer les honorables sénateurs que toutes les parties intéressées vont être consultées pleinement au sujet de ce règlement selon la procédure officielle de la *Gazette du Canada*.

Le projet de loi C-88 vise à moderniser les définitions des expressions «oeuvre musicale» et «représentation», de même qu'à modifier la définition du terme «réseau» afin de faire en sorte que toute personne ou tout organisme responsable de la transmission d'une oeuvre musicale au public paie sa juste part de droits aux auteurs et aux compositeurs de ces oeuvres.

Il s'agit en fait d'une modification de forme à la Loi sur le droit d'auteur, et non pas d'un remaniement en profondeur comme celui effectué pour la Loi sur les banques. On veut simplement corriger l'injustice à laquelle fait face une catégorie de titulaires de droits, c'est-à-dire les auteurs et compositeurs d'oeuvres musicales.

Je vous remercie de m'avoir permis de vous donner ces renseignements sur le projet de loi C-88. Je vous remercie également pour tout le travail ardu que vous faites au sujet de ce projet de loi et j'espère qu'il sera adopté rapidement. Je peux maintenant répondre aux questions.

**Le président:** Je vous remercie beaucoup de nous avoir donné tous ces détails au sujet du projet de loi.

**Le sénateur Frith:** La seule chose que je puis dire, c'est que j'aurais aimé dire la même chose que vous. Vous avez fait un excellent exposé. Je suis tout à fait d'accord avec vous dans tout ce que vous avez dit, y compris l'objectif du projet de loi

[Text]

**Mr. Rochon:** We can share the rights on this, senator.

**Senator Frith:** That's very good. I thought you'd never make me an offer.

The only thing I wanted to add, to make sure I am right about this, is that there are some aspects of fairness that relate to what is paid for, to what the liability of a tariff would attach, and how much would be paid, but those matters are not for the act. They are for the Copyright Appeal Board. Am I not right about that?

**Mr. Rochon:** Yes.

**Senator Frith:** In effect, C-88 is a ticket to SOCAN to get to the Copyright Appeal Board, which they cannot get to now because of this antiquated definition which this bill now modernizes. It gives them the ticket to get to the Copyright Appeal Board to deal with these questions of fairness, both as to what the liability should attach to and how much it should be.

**Mr. Rochon:** I wish I had said that.

**Senator Buchanan:** I am probably more confused now than I was yesterday with this whole matter.

**Senator Frith:** That would be tough.

**Senator Buchanan:** Senator Frith says that Bill C-88 would be a ticket for SOCAN to obtain tariffs that they have not received before. If the Supreme Court of Canada denied leave to appeal, would that not be the same ticket, or if they granted leave to appeal and then upheld the decision, would that not be the same ticket?

**Mr. Rochon:** I will ask my colleague to elaborate on that.

**Adam Ostry, Director General, Cultural Industries, Department of Communications:** Thank you. For the record, it is Adam Ostry. It is an extremely useful question, and the short answer is no.

If we can take each scenario in turn, if the Supreme Court refuses leave to appeal, that means Létourneau stands. What that means is that the cable companies will be liable for payment to SOCAN under the performance right. That has two things. First, they would be solely liable. Only the cable companies would be paying the full amount of the tariff, but, as we know, the cable companies are only one link, albeit important, in the transmission chain from the broadcaster to the

[Traduction]

qui est de rectifier ce qui, à mon avis, est une injustice accidentelle qui dure depuis longtemps.

**M. Rochon:** Nous pourrions partager les droits là-dessus, sénateur.

**Le sénateur Frith:** Tout à fait. J'ai eu peur que vous me laissiez tomber.

La seule chose que j'aimerais ajouter, pour être tout à fait certain que je comprends bien, c'est que la question d'équité touche à la fois les sommes qui sont versées, à quoi la responsabilité doit se rattacher et les sommes qui seraient versées, mais ces questions ne sont pas prévues par la loi. C'est à la Commission du droit d'auteur de les régler. N'est-ce pas?

**M. Rochon:** Oui.

**Le sénateur Frith:** En effet, le projet de loi C-88 donne à la SOCAN ce laissez-passer dont elle a besoin pour s'adresser à la Commission du droit d'auteur, ce qu'elle ne peut pas faire actuellement à cause de la définition désuète que le projet de loi vient maintenant moderniser. Le projet de loi C-88 permet à la SOCAN d'accéder à la Commission du droit d'auteur afin de régler ces questions d'équité et de déterminer à quoi doit se rattacher la responsabilité et combien doit être versé.

**M. Rochon:** Dommage que je ne l'aie pas dit moi-même.

**Le sénateur Buchanan:** J'ai l'impression d'être encore plus mêlé aujourd'hui que je ne l'étais hier au sujet de cette question.

**Le sénateur Frith:** Ce serait difficile.

**Le sénateur Buchanan:** D'après le sénateur Frith, le projet de loi C-88 va permettre à la SOCAN d'obtenir des tarifs qu'elle ne touchait pas avant. Si la Cour suprême du Canada refusait le droit d'appel, cela ne reviendrait-il pas au même, ou si la Cour suprême accordait ce droit d'appel et maintenait la décision, n'en serait-il pas de même également?

**M. Rochon:** Je vais demander à mon collègue de donner plus de détails à ce sujet.

**M. Adam Ostry, directeur général, Industries culturelles, ministère des Communications:** Merci. Pour votre information, mon nom est Adam Ostry. Votre question est extrêmement pertinente et pour y répondre rapidement, je dois dire non.

Prenons chacun des scénarios: si la Cour suprême refuse le droit d'appel, la décision du juge Létourneau est maintenue. Cela veut donc dire que les sociétés de télédistribution devront verser des droits de représentation à la SOCAN, ce qui signifie deux choses: premièrement, seules les sociétés de télédistribution vont être tenues de verser ces droits, seules ces sociétés paieront la totalité des tarifs, mais comme on le sait, elles ne sont qu'un maillon, bien qu'important, de la chaîne de



[Text]

home. Therefore you would have all sorts of other players in there who would not be liable.

**Senator Buchanan:** Example?

**Mr. Ostry:** MuchMusic transmits its music via a cable company to your home. Under Létourneau, philosophically, you would think that the liability ought to be shared by MuchMusic, by the cable company. Under Létourneau, only the cable company would have to foot the entire bill. MuchMusic would not have to pay.

The second thing, and it is more of a philosophical point, is that a cable company does not perform anything. It communicates a work. While SOCAN would be paid, it would be paid under the wrong right. It creates all sorts of discrepancies in law and creates a situation in which you have protracted litigation because various competing interests would be saying, "No, it is not that right, it is that right," and, "No, it is not this right, it is that right." Bill C-88 seeks to clarify that situation by providing clear rules of the game for all concerned.

**Senator Buchanan:** Does CCTA agree with what you just said?

**Mr. Ostry:** Yes, the CCTA would agree. That is why they have asked for the definition of "network". The definition of "network" in Bill C-88 makes it clear beyond the shadow of a doubt that they would not be solely liable for the payment.

Now, the CCTA has a perfectly legitimate concern, however. Bill C-88 only applies to a musical work. As you know, the Copyright Act deals with four categories of works, of which musical work is only one. How do we deal with this potential of double liability raised by the Létourneau decision; the performance and communication, for example, of a dramatic work, if they are pumping a film through the system?

Our answer is that the government fully recognizes the issue and has introduced, as filed before the clerk of the Commons committee looking at C-115, an amendment which the CCTA has seen and which they are comfortable with. We have gone further, and my deputy has just said that the government is fully prepared, in the unlikely event that C-115 were not to be proclaimed, that it will be in Phase 2 of copyright reform, and it will be applied retroactively.

With that degree of comfort, I cannot speak for CCTA, but it is as close to a 100-per-cent probability as we can get.

[Traduction]

transmission qui part du radiodiffuseur pour se rendre jusqu'aux spectateurs. Par conséquent, plusieurs autres participants ne paieraient pas de droits.

**Le sénateur Buchanan:** Par exemple?

**M. Ostry:** Musique Plus transmet sa musique dans les foyers par l'entremise d'une société de télédistribution. D'après la décision du juge Létourneau, théoriquement, on serait porté à croire que la responsabilité devrait être partagée et par Musique Plus et par la société de télédistribution. Or, d'après la décision toujours, seule la société de télédistribution serait tenue d'absorber tous les frais. Musique Plus n'aurait rien à payer.

La deuxième chose, et il s'agit davantage d'une question théorique, c'est qu'une société de télédistribution ne donne aucune représentation de quoi que ce soit. Elle transmet une oeuvre. Même si la SOCAN touchait des droits, elle les toucherait en vertu du mauvais droit. Cela crée toutes sortes de contradictions en droit et vient créer une situation qui donne lieu à des litiges qui sont extrêmement longs à régler à cause de la grande divergence des intérêts, l'un prétendant devoir payer tel droit, l'autre tel autre tarif. Le projet de loi C-88 vise à clarifier cette situation en établissant des règles claires pour toutes les parties en cause.

**Le sénateur Buchanan:** Est-ce que l'ACTC est d'accord avec vous?

**M. Ostry:** Oui. C'est la raison pour laquelle elle a demandé de modifier la définition du terme «réseau» qui vient établir, sans l'ombre d'un doute, que l'Association ne serait pas la seule à payer les droits.

Toutefois, l'ACTC a tout lieu de s'inquiéter maintenant. Le projet de loi C-88 ne s'applique qu'aux oeuvres musicales. Comme vous le savez, la Loi sur le droit d'auteur porte sur quatre catégories d'oeuvres, notamment sur les oeuvres musicales. Comment alors régler cette possibilité de doubles droits que soulève la décision du juge Létourneau, que faire dans le cas de la représentation et de la transmission, par exemple, d'une oeuvre dramatique, si une société de télédistribution retransmet un film?

À notre avis, le gouvernement est tout à fait conscient du problème et a déposé auprès du greffier du comité des Communes qui examine le projet de loi C-115, un amendement dont a pris connaissance l'ACTC et pour lequel elle se dit d'accord. Nous sommes allés un peu plus loin et mon sous-ministre vient tout juste de dire que le gouvernement est tout à fait disposé, si jamais le projet de loi C-115 n'était pas promulgué, à insérer cette question dans la Phase II de la réforme du droit d'auteur et à l'appliquer rétroactivement.

À quel point l'ACTC est-elle d'accord, je ne peux pas me prononcer au nom de l'ACTC, mais il est fort probable qu'il en soit ainsi.



[Text]

**Senator Atkins:** On that point, why would it not have been included in this bill rather than in Bill C-115?

**Mr. Ostry:** It is a long story. I do have an answer, but it is unbelievably technical. The reason is this —

**Senator Atkins:** I do not know that I need all the technical answers, but it seems to me that it is one thing for SOCAN to send a letter to CCTA, and it is another thing to have their interests protected in legislation. I am not sure that a letter is good enough. That is one of the problems I have with this.

**Mr. Ostry:** Perhaps I can increase your comfort level somewhat. Ken Stein yesterday said quite rightly that “a letter ain’t a piece of legislation.” That is absolutely true. The fact is, however, that SOCAN is the only copyright collector representing musical works. There are not any others out there. They are saying that not only do they understand the issue, but they have given an undertaking that they will not do it.

The second point is that the Létourneau decision is suspended because it is currently under appeal and the Supreme Court of Canada has yet to grant the appeal. Therefore, no one is paying anything at the moment.

The third point is that if we were not dealing with musical works, if Bill C-88 were about trucks, this problem created by Létourneau would still exist for other works.

The fact is that SOCAN has gone out of its way with respect to musical works to commit itself before such an august group as this, as well as in public that it will not seek payment under two rights, that it will not seek to be paid for the two things.

The government has gone on record as saying, (a), it recognizes the problem for the other works, and (b), it will seek every avenue possible to deal with the issue.

The only thing that is certain in life is death and taxes. Legal reforms are simply designed to make existing legislation better. That is what we are trying to do.

**Senator Frith:** I just want to put this in context. If I were counsel for CCTA — which I am not and never was, but I was for other people in this business before I was in the Senate. If I were counsel for CCTA and they said, “Look, we are worried about paying for a double tariff,” and I had this letter from SOCAN put on the record before a committee in order to obtain legislation that got them before the Copyright Appeal Board. If they then stood up in the Copyright Appeal Board and tried to file a claim for double tariff, I would be a lot happier as counsel for CCTA than I would as counsel for SOCAN.

[Traduction]

**Le sénateur Atkins:** Mais alors pourquoi ne pas avoir inclus l’amendement dans le projet de loi plutôt que dans le projet de loi C-115?

**M. Ostry:** C’est une longue histoire. Je peux vous répondre, mais c’est incroyablement technique. La raison, c’est que...

**Le sénateur Atkins:** Je n’ai pas besoin de tous les détails techniques, mais il me semble qu’il y a une marge entre le fait que la SOCAN ait envoyé une lettre à l’ACTC et le fait que ses intérêts soient protégés par la loi. Je ne suis pas sûr qu’une lettre soit si bonne que cela. C’est ce qui me chicote là-dedans.

**M. Ostry:** Peut-être puis-je vous rassurer un peu ici. Hier, M. Ken Stein a dit clairement qu’une lettre n’est pas une loi. Il a absolument raison. Cependant, le fait est que la SOCAN est le seul organisme qui perçoit les droits d’auteur pour les oeuvres musicales. Elle est la seule et elle prétend non seulement comprendre le problème, mais elle soutient qu’elle s’est engagée à tenir parole.

Le deuxième scénario: la décision du juge Létourneau est différée parce qu’elle fait actuellement l’objet d’un appel et que la Cour suprême du Canada n’a pas encore rendu de décision. Par conséquent, personne ne paie de droits actuellement.

Le troisième point est que s’il n’était pas question d’oeuvres musicales, si le projet de loi C-88 portait sur les camions, le problème créé par la décision du juge Létourneau se poserait toujours pour d’autres oeuvres.

Pour ce qui est des oeuvres musicales, la SOCAN a tout fait pour s’engager devant votre auguste comité, de même que devant le public, à ne pas exiger le paiement de deux droits, la SOCAN s’est engagée à ne pas percevoir deux types de droits.

Il est de notoriété publique que le gouvernement a) reconnaît le problème qui se pose pour les autres oeuvres et b) qu’il va explorer toutes les avenues possibles pour régler la question.

Les seules choses qui sont sûres dans la vie, c’est la mort et les impôts. La réforme des lois vise simplement à améliorer les lois actuelles. C’est ce que nous essayons de faire.

**Le sénateur Frith:** J’aimerais simplement replacer les choses dans leur contexte. Disons que je suis conseiller juridique de l’ACTC, ce qui n’est pas le cas et ne l’a jamais été. Pourtant, j’ai agi à ce titre pour d’autres personnes dans le domaine avant de faire partie du Sénat. Donc, si j’étais conseiller juridique de l’ACTC et que l’on me disait que l’on a peur de payer deux tarifs, et que j’avais cette lettre de la SOCAN déposée officiellement auprès d’un comité afin d’obtenir l’autorisation légale d’accéder à la Commission du droit d’auteur, et si la SOCAN se présentait devant la Commission du droit d’auteur et essayait d’obtenir un double

[Text]

**Senator Buchanan:** I understand what you are saying, but I suppose I came through a system for over 24 years that a letter from vested-interest parties did not replace legislation. It is simple to revoke an undertaking by letter and simple to revoke a letter, but it is not so simple to revoke legislation. That has to be done by amendment.

**Senator Frith:** It is not a matter of revoking. It is a matter of putting it into context. It is suicide to be —

**Senator Buchanan:** I do not understand a situation where a letter is supposed to substitute for legislation. It is totally foreign to me.

I understand what the letter is saying. I understand the ramifications, the implications from a letter like this. But I still say, how can a letter like this be a substitute? If this has to be done today or next week or whenever, maybe there is some reason. But why the rush to do something like this when an amendment would substitute for this letter?

That is one point. That is not the main argument I have against proceeding right now, but it is one of them. If we are in such a rush to do this, I would like to know why.

Second, if there is not any great rush to do it, it is my understanding that none of this will take place until next September anyway; as far as the tariffs are concerned. If that is the case, why the big rush to do this today, when we could simply have an amendment which could clarify this, and there is no need for this letter which could be revoked at any time.

**The Chairman:** Perhaps I could ask the deputy minister or Mr. Ostry to respond.

**Mr. Ostry:** Yes. If one were to proceed with an amendment, it would have to go back to the House of Commons. Given the time constraints, my reading is that we would lose the bill.

**Senator Buchanan:** If everyone agrees that this should happen, and I do not see any political reason for it not happening, why would it not go back to the House of Commons and be amended? The minister agrees. The opposition agrees.

**Mr. Ostry:** I am speaking as a public servant, but I do not believe the issue is important enough to warrant it going back. The commitment, the government's intention has been made amply clear. C-115 will contain the required amendment. If C-115 for unlikely reasons does not pass, then phase 2 will have it and it will be retroactive.

[Traduction]

tarif, je serais beaucoup plus heureux d'être conseiller juridique de l'ACTC que de la SOCAN.

**Le sénateur Buchanan:** Je comprends ce que vous dites, mais je fais partie d'un système depuis plus de 24 ans dans lequel on dit qu'une lettre d'une partie la mieux intentionnée possible ne remplace pas une loi. C'est facile de révoquer une entente prise par lettre et tout à fait simple de révoquer une lettre, mais ce n'est pas aussi simple de révoquer une loi. Il faut procéder par amendement.

**Le sénateur Frith:** Il n'est pas question de révoquer quoi que ce soit, on veut ici replacer les choses dans leur contexte. C'est suicidaire...

**Le sénateur Buchanan:** Je ne comprends pas qu'une lettre puisse remplacer une loi. Pour moi, c'est du chinois.

Je comprends le contenu de la lettre. Je comprends les ramifications, les implications d'une lettre comme celle-là. Mais je me demande toujours comment une lettre peut remplacer une loi. Si l'on devait procéder ainsi aujourd'hui, la semaine prochaine, peut-être y aurait-il lieu de le faire. Mais pourquoi s'empresse de faire une chose comme celle-là quand un amendement remplacerait cette lettre?

Voilà pour une chose. Ce n'est pas la principale raison pour laquelle je m'oppose à ce que l'on aille de l'avant maintenant, mais c'en est une. S'il y a tellement urgence d'agir, j'aimerais savoir pourquoi.

Deuxièmement, s'il n'en est rien, je crois savoir que rien de cela ne se fera avant le mois de septembre prochain de toute façon, en ce qui concerne les tarifs. Si tel est le cas, pourquoi se dépêcher d'agir comme ça aujourd'hui quand nous pourrions simplement présenter un amendement qui viendrait clarifier la situation et nous n'aurions pas besoin de cette lettre qui peut être révoquée n'importe quand.

**Le président:** J'aimerais peut-être demander au sous-ministre ou à M. Ostry de répondre.

**M. Ostry:** Oui. Si l'on devait présenter un amendement, il faudrait s'adresser de nouveau à la Chambre des communes. Compte tenu des délais qui sont impartis, je crois savoir que le projet de loi ne nous reviendrait pas.

**Le sénateur Buchanan:** Si tout le monde est d'accord, et je ne vois aucune raison politique pourquoi il n'en serait pas ainsi, pourquoi ne pas nous adresser de nouveau à la Chambre des communes et demander que le projet de loi soit modifié? Le ministre est d'accord. L'opposition aussi.

**M. Ostry:** Je parle ici en ma qualité de fonctionnaire, mais je ne crois pas que la question soit suffisamment importante pour que l'on procède ainsi. Le gouvernement a fait connaître ses intentions, il s'est engagé on ne peut plus clairement. Le projet de loi C-115 renfermera l'amendement nécessaire. Si pour des raisons peu probables le projet de loi C-115 n'est pas



[Text]

**The Chairman:** That is phase 2 copyright?

**Mr. Ostry:** Yes, phase 2 copyright.

**Senator Buchanan:** If it passes.

**Mr. Ostry:** Yes, if it does.

**Senator Buchanan:** And if certain events occur between now and then that Parliament is dissolved and it does not even get into Parliament or if it dies there?

**Mr. Ostry:** Fair enough. The point I am trying to make is that the government's intention is there. There is a letter on the table. I grant you, it is not perfect. However, the issue would exist for other works even if C-88 were not here. The problem is an issue dealing with SOCAN's inability to get paid for the fair use of their works.

**Senator Buchanan:** I want to make it very clear right now that I am not in any way opposed to that. In fact, I am very much in favour of SOCAN and artists and performers being paid for their works. There is no question about that. I want to be on record right now. I will call my friends in Halifax and tell them immediately that I am very much in favour of that.

**Senator Bosa:** Mr. Chairman, I have a very short question.

Perhaps this goes beyond the scope of Bill C-88, but I believe it is related. How successful has Canada been in negotiating protection of intellectual rights in the international community?

My question is prompted by an article that I read yesterday or the day before. In Bangkok they duplicate everything that is published in the United States in a matter of days. How successful have we been in negotiating the protection of intellectual property with some countries in the international community?

**Mr. Rochon:** My colleague Mr. Ostry specializes in piracy, senator, so he will answer.

**Mr. Ostry:** Your question was in two parts. The first was how successful have we been in garnering rights for Canadians abroad under intellectual property law elsewhere in the world? We are signatories to the Bern Convention. The Bern Convention is a group of 88 countries that provide common and standard treatment to rights-holders of all nations who are signatories to that convention.

[Traduction]

adopté, alors la Phase II de la réforme renfermera l'amendement qui aura une valeur rétroactive.

**Le président:** La Phase II de la réforme du droit d'auteur?

**M. Ostry:** Oui.

**Le sénateur Buchanan:** Si elle est adoptée.

**M. Ostry:** C'est exact.

**Le sénateur Buchanan:** Et si des événements se produisent d'ici là, si le Parlement est dissous et que le projet de loi n'est même pas présenté au Parlement ou qu'il meurt au *Feuilleton*?

**M. Ostry:** On verra bien. Ce que je veux vous faire comprendre, c'est que les intentions du gouvernement sont claires. On a une lettre à cet effet. Je vous le concède, la situation n'est pas parfaite. Cependant, le problème se poserait pour d'autres oeuvres même si le projet de loi C-88 n'était pas adopté. Le problème, c'est que la SOCAN n'est pas en mesure d'exiger des droits pour l'utilisation équitable des oeuvres des artistes.

**Le sénateur Buchanan:** Je tiens à préciser clairement que je ne suis pas du tout opposé à cela. En fait, je suis tout à fait en faveur de la SOCAN ainsi que des artistes et des exécutants qui doivent être payés pour leurs oeuvres. Cela ne fait aucun doute. Je veux que cela soit consigné au compte rendu immédiatement. Je vais appeler mes amis d'Halifax et leur dire immédiatement que je suis tout à fait en faveur de cette mesure.

**Le sénateur Bosa:** Monsieur le président, j'aimerais poser une question très courte.

Peut-être dépasse-t-elle les limites du projet de loi C-88, mais je pense qu'elle est connexe. En quoi le Canada a-t-il réussi à négocier la protection des droits intellectuels dans la communauté internationale?

Je vous pose la question à la suite d'un article que j'ai lu hier ou avant-hier. À Bangkok, on reproduit tout ce qui est publié aux États-Unis en quelques jours. J'aimerais savoir dans quelle mesure on a été capable de négocier la protection de la propriété intellectuelle avec certains pays du monde?

**M. Rochon:** Sénateur, mon collègue, M. Ostry, se spécialise dans la piraterie, il répondra donc à votre question.

**M. Ostry:** Votre question comporte deux volets. Le premier consiste à savoir dans quelle mesure nous avons réussi à obtenir des droits pour les Canadiens à l'étranger aux termes de la législation en matière de propriété intellectuelle ailleurs dans le monde? Nous sommes signataires de la convention de Berne comprenant un groupe de 88 pays qui accordent un traitement commun et uniforme aux titulaires de droits de tous les pays signataires.



[Text]

NAFTA will enable the government of Canada to sign the latest version of the Bern Convention, which is the 1971 Paris Act. The phase 2 amendments will allow us to sign another multilateral treaty in the area of intellectual property. It is known as the Rome Convention and that protects neighbouring rights. It protects the rights of performers when a sound recording is transmitted.

Third, with respect to piracy, phase 2 will contain tough measures to deal with the importation of pirated works in an effort to protect rights-holders?

**Senator Buchanan:** Could I have another question on the CTV aspect of this? It was my understanding that the intention of the bill was not to catch organizations like CTV, but to ensure cable companies pay this tariff to SOCANs.

**The Chairman:** Can I have Mr. Ostry answer that on the record?

**Mr. Ostry:** I am sorry. I shook my head for a series of reasons.

In 1989, when they did the retransmission regime, they put a definition of "network" in there in order to ensure that everybody was paying under the retransmission regime.

In Bill C-88, we were dealing with everything that was not being retransmitted, but transmitted for the first time. Clearly, we had to put the definition of "network" in there as well. In 1989, it was made patently clear to everybody that everybody was to be covered in the definition, including CTV in its relationship with its affiliates.

The definition of "network" applies in two distinct areas; first, in the area of the broadcast head linked to the cable company linked to the home, or the satellite linked to the cable company linked to the home. The second instance under "network" is a head office versus its affiliates. Therefore, the burden of financial liability is spread out as fairly and broadly as possible, to ensure equity in the payment of these rights for each individual payer along that chain.

However, on behalf of the department, I must go on record to say that the bill, neither the 1989 amendment on retransmission nor Bill C-88 seeks to single out any one player. It was never designed to "get" CTV, nor was it ever designed not to touch them. It was simply a means to ensure equity in the distribution of the financial liability.

**Senator Atkins:** But in fact, it does single them out.

[Traduction]

En vertu de l'ALÉNA, le gouvernement du Canada pourra signer la version toute récente de la convention de Berne, c'est-à-dire l'Acte de Paris de 1971. Les amendements de la Phase II vont nous permettre de signer un autre traité multilatéral dans le domaine de la propriété intellectuelle. C'est ce que l'on appelle la convention de Rome qui protège les droits voisins. La convention de Rome protège les droits des exécutants lorsqu'un enregistrement sonore est transmis.

Troisièmement, en ce qui concerne la piraterie, la Phase II contiendra des mesures sévères portant sur l'importation d'oeuvres «piratées» dans le but de protéger les titulaires de droits.

**Le sénateur Buchanan:** Pourrais-je poser une autre question concernant CTV? Je croyais avoir compris que le but du projet de loi n'était pas d'attraper des entreprises comme CTV, mais de faire en sorte que les sociétés de télédistribution paient un tarif à la SOCAN.

**Le président:** Puis-je demander à M. Ostry de répondre à cette question?

**M. Ostry:** Je suis désolé. Je hochais la tête pour plusieurs raisons.

En 1989, on a joint au régime de retransmission la définition du terme «réseau» afin de s'assurer que tout le monde paie les droits prévus par ce régime.

Le projet de loi C-88 porte sur toutes les oeuvres qui ne sont pas retransmises, mais transmises pour la première fois. Il ne faisait donc aucun doute qu'il fallait y insérer également la définition du terme «réseau». En 1989, toutes les parties comprenaient clairement que tout le monde était assujéti à la définition, y compris CTV et ses affiliés.

La définition du terme «réseau» s'applique à deux domaines distincts: premièrement, la transmission part de la tête de diffusion qui est liée à la société de télédistribution qui, à son tour, diffuse les émissions dans les foyers, ou le satellite qui est lié à la société de télédistribution qui diffuse les oeuvres dans les foyers. Deuxièmement, dans la définition du terme «réseau», il est question du siège social par rapport aux affiliés. Par conséquent, le fardeau de la responsabilité financière est réparti aussi également et aussi largement que possible afin de s'assurer que chacun paie équitablement sa part de ces droits pour chaque maillon de la chaîne.

Cependant, au nom du ministère, je dois dire publiquement que le projet de loi, pas plus que l'amendement de 1989 sur le régime de retransmission, ne vise une entreprise en particulier. Jamais le projet de loi C-88 n'a été conçu pour «attraper» CTV, pas plus qu'on a voulu faire une exception pour cette entreprise. On a simplement voulu assurer une certaine équité dans la répartition des responsabilités financières.

**Le sénateur Atkins:** Mais dans les faits, on vise un groupe bien précis.

[Text]

**Mr. Ostry:** It does not. It will cover the cable companies, the specialty companies, the pay services, as well as CTV's head office, yes.

**Senator Buchanan:** I must admit I was not at the committee meeting when questions and answers about CTV, other than yesterday, were asked and answers given. I do not know who appeared for your people.

**Mr. Ostry:** It was me.

**Senator Buchanan:** At that time, it was indicated that the bill was not intended to catch CTV.

**Mr. Ostry:** If you want to look at *Hansard*, I read it with a fine-tooth comb to make sure I had not made any mistakes and I never said that, sir.

**Senator Frith:** The verb is very important. You say "catch" and Senator Atkins says "singles out". In the sense that you have a system where, around the world, networks have been doing it and there is one out here, because of a maverick structure, which is not — to put it in the way that the proponents of this would put it — paying their share and has not paid their share in a long time, a share that everyone thinks they should pay. Those that are bearing the extra burden certainly think they should. In that sense, it is singled out. But it is like saying, here are four horses pulling and one is way out there. You are singling that house out when you bring him in and tell him to start pulling, too.

In that sense, they are singled out. Is that not right, Mr. Ostry?

**Mr. Ostry:** Yes, that is correct.

**Senator Buchanan:** Are you saying now that you are aware that, if this bill goes through, CTV will have a liability of approximately \$3 million?

**Mr. Ostry:** Yes, we are aware.

**Senator Buchanan:** Did you know that all along?

**Mr. Ostry:** Yes.

**Senator Buchanan:** When it was before the House of Commons committee, did you know that?

**Mr. Ostry:** Yes. CTV expressed the same views using different language at the House committee and the committee unanimously passed the amendment on "network", unanimously.

[Traduction]

**M. Ostry:** Non. Le projet de loi porte sur les sociétés de télédistribution, sur les services de télévision spécialisée, de télévision payante, de même que sur le siège social de CTV, c'est un fait.

**Le sénateur Buchanan:** Je dois dire que je n'étais pas à la séance du comité lorsqu'on a posé des questions au sujet de CTV, mises à part celles d'hier, questions auxquelles on a donné des réponses. Je ne sais pas qui a comparu pour vous représenter.

**M. Ostry:** C'est moi.

**Le sénateur Buchanan:** On a bien dit à ce moment-là que le projet de loi ne visait pas à attraper CTV.

**M. Ostry:** Consultez le *hansard*, je l'ai passé au peigne fin pour m'assurer que je n'avais pas commis d'erreur et je n'ai jamais dit cela, monsieur.

**Le sénateur Frith:** Le verbe est très important. Vous avez dit «attraper» et le sénateur Atkins dit «viser un groupe précis». On se retrouve donc avec un système où, partout dans le monde, les réseaux font la même chose et nous en avons un ici qui, en raison de sa structure non conformiste — pour reprendre les termes des personnes qui sont en faveur du projet de loi — ne paie pas sa part et ne l'a pas payée depuis longtemps, une part que tout le monde estime qu'il devrait payer. Ceux qui assument ce fardeau supplémentaire sont de cet avis. En ce sens, on vise un groupe précis. C'est comme dire qu'on a quatre chevaux qui tirent une charrue et qu'il y en a un plus loin. On identifie ce cheval en particulier lorsqu'on le ramène dans le rang et qu'on lui demande de tirer lui aussi.

En ce sens, on vise un groupe précis, n'est-ce pas monsieur Ostry?

**M. Ostry:** C'est juste.

**Le sénateur Buchanan:** Donc, vous dites maintenant que vous êtes conscient que si le projet de loi est adopté, le Réseau CTV devra déboursier approximativement 3 millions de dollars?

**M. Ostry:** Oui, nous en sommes conscients.

**Le sénateur Buchanan:** Est-ce que vous le saviez depuis le début?

**M. Ostry:** Oui.

**Le sénateur Buchanan:** Lorsque le projet de loi était à l'étude devant le comité de la Chambre des communes, le saviez-vous aussi?

**M. Ostry:** Oui. Les représentants de CTV ont exprimé le même point de vue mais dans des termes différents devant le comité de la Chambre et celui-ci a adopté l'amendement à l'unanimité sur la définition du terme «réseau», je dis bien à l'unanimité.



[Text]

**Senator Buchanan:** Mr. Chairman, quite frankly, this is very confusing. We have heard some information this morning that I, at least, have not heard before. I do not think this committee has heard it before. This is a committee that should operate under a fairness rule and, in fairness, I think the CTV people should be given an opportunity now to discuss some of the items that the deputy enunciated to this committee this morning.

**The Chairman:** The chair is in the hands of the senators. What do you wish?

**Senator Buchanan:** To be fair, we should do that.

**Senator Frith:** Then do we bring back the department to answer what CTV says? And would we bring CTV back after that?

**Senator Buchanan:** Not necessarily, but in fairness, we should just hear them and that is it. We already have a brief from the department. There are some things in this brief that I think CTV should be given an opportunity to answer. Then we can decide.

**The Chairman:** The chair is in the hands of honourable senators. What is your wish?

**Senator Frith:** Mr. Chairman, if CTV had heard here today something new that they had never heard before, then I could see some reason in Senator Buchanan's motion. But that is not so.

**Senator Buchanan:** We can ask them. They are here.

**Senator Frith:** We know from the record that they made their submission yesterday on the basis of what has been said. This has been said before. Otherwise, you will go on forever.

**Senator Buchanan:** I was here yesterday and we listened to two or three groups speaking and another group came back and answered the first two groups. If you are going to be fair, you should give them an opportunity to at least say whether they have heard something new this morning or this afternoon that they have not heard before from the department.

If not, then I go away from this committee saying, "I have part of the story, but not all of the story."

**Senator Frith:** The only question is, have you heard something new today?

**Senator Buchanan:** Yes. If they say yes, they should have an opportunity to speak to it.

[Traduction]

**Le sénateur Buchanan:** Monsieur le président, en toute franchise, je suis tout à fait mêlé. On nous a donné certains renseignements ce matin que moi, à tout le moins, je n'avais jamais entendus avant. Et je pense qu'il en était tout à fait de même du comité. À mon avis, notre comité doit être équitable et, en toute équité, je pense que l'on devrait donner aux représentants de CTV l'occasion de discuter certaines des questions qu'a soulevées le sous-ministre ce matin devant nous.

**Le président:** Le sort de la présidence est entre les mains des sénateurs. Que voulez-vous faire?

**Le sénateur Buchanan:** Pour être justes, nous devrions les rappeler.

**Le sénateur Frith:** Ensuite, est-ce que nous allons demander aux représentants du ministère de répondre au témoignage des gens de CTV? Et ensuite, on va redemander aux représentants de CTV de revenir devant nous?

**Le sénateur Buchanan:** Pas nécessairement, mais en toute équité, nous devrions tout simplement entendre ce qu'ils ont à dire une fois pour toutes. Nous avons déjà le mémoire du ministère qui renferme certaines questions auxquelles, à mon avis, les représentants de CTV devraient avoir l'occasion de répondre. Ensuite, nous pourrions décider.

**Le président:** La présidence s'en remet aux honorables sénateurs. Que souhaitez-vous faire?

**Le sénateur Frith:** Monsieur le président, si les représentants de CTV avaient entendu aujourd'hui quelque chose de nouveau, quelque chose qu'on n'a jamais dit auparavant, je comprendrais alors le bien-fondé de la motion du sénateur Buchanan. Mais ce n'est pas le cas.

**Le sénateur Buchanan:** Nous pouvons leur demander, ils sont ici.

**Le sénateur Frith:** D'après le compte rendu, nous savons qu'ils ont présenté leur mémoire hier sur la foi de ce qui a été dit. Ceci a déjà été dit, autrement, on n'en finira plus.

**Le sénateur Buchanan:** J'étais ici hier et nous avons entendu deux ou trois groupes ainsi qu'un autre groupe qui est revenu pour répondre aux deux premiers. Si vous voulez être juste, il faut leur donner l'occasion à tout le moins de nous dire s'ils ont entendu quelque chose de nouveau ce matin ou cet après-midi de la part du ministère.

Sinon, je vais quitter la séance de cet après-midi en me disant que j'ai seulement en main une partie de la situation.

**Le sénateur Frith:** La seule question qu'on doit leur poser est s'ils ont entendu quelque chose de nouveau aujourd'hui.

**Le sénateur Buchanan:** C'est juste, et si les représentants de CTV disent oui, ils devraient avoir l'occasion de se faire entendre.



*[Text]*

**Senator Frith:** They will be limited to what they heard new today; to what they had not heard before?

**Senator Buchanan:** I have no problem with that. That is exactly right.

**The Chairman:** Is that the wish of the committee?

**Some Hon. Senators:** Agreed.

**Senator Forrestall:** Mr. Chairman, please, this is extraordinary.

**The Chairman:** It is not standard procedure for a Senate committee, that is for sure.

**Senator Forrestall:** I want to make the point very clear that it is improper to bring somebody here, ask them one question, and then dismiss them. I think it would be a most improper way of conducting ourselves. We either call witnesses who have something to say and we question them and thank them, or we do not call them at all.

**Senator Buchanan:** Natural justice dictates that if there is something new that came on this morning, they should have an opportunity to be heard.

**Senator Forrestall:** But you are restricting them. You are insisting that they come and we ask them one question.

**The Chairman:** They gave evidence yesterday.

**Senator Frith:** No, I say we start with the question. If we are to establish the procedure that we hear witnesses, they give evidence, and we call people back always to answer, it is a never-ending thing. However, you can ask someone whether they have heard something new, although the evidence is that they have not heard anything new. If they say they did not hear anything new, my submission still stands. I see no reason for going on and on.

**Senator Buchanan:** That is fair, Senator Frith.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Rochon and officials, for your presentation.

**Mr. Rochon:** Do you want us to leave or to stay?

**The Chairman:** Please stay.

**Senator Frith:** They may say something new that you have not heard.

**The Chairman:** Welcome again, Mr. Cassady and your counsel.

*[Traduction]*

**Le sénateur Frith:** Il faudra qu'ils se restreignent à ce qu'ils ont entendu de nouveau aujourd'hui, à ce qu'ils n'ont jamais entendu auparavant.

**Le sénateur Buchanan:** C'est parfait. C'est tout à fait correct.

**Le président:** Est-ce que c'est ce que désire le comité?

**Des voix:** D'accord.

**Le sénateur Forrestall:** Monsieur le président, s'il vous plaît, c'est là une situation extraordinaire.

**Le président:** Certes, ce n'est pas pratique courante pour un comité du Sénat.

**Le sénateur Forrestall:** Je tiens à préciser clairement qu'il n'est pas correct de convoquer quelqu'un ici, de lui poser une question, et de le renvoyer. Je pense que ce n'est pas très poli de se conduire ainsi. Ou bien nous convoquons les témoins qui ont quelque chose à dire, nous les interrogeons et nous les remercions, ou bien nous ne les convoquons pas du tout.

**Le sénateur Buchanan:** La justice naturelle veut tout simplement que si des éléments nouveaux ont été apportés ce matin, les représentants de CTV devraient avoir l'occasion de comparaître à nouveau.

**Le sénateur Forrestall:** Mais vous les restreignez, vous insistez pour qu'ils reviennent devant nous mais pour qu'on ne leur pose qu'une question.

**Le président:** Ils ont comparu hier.

**Le sénateur Frith:** Non, je pense que nous devrions commencer par poser la question. Si nous devons établir la procédure selon laquelle nous entendons les témoins, et que nous les rappelons toujours pour qu'ils rétorquent aux arguments qui sont présentés, on n'en finira jamais. Cependant, vous pouvez demander à des représentants s'ils ont entendu quelque chose de nouveau, bien que les preuves soient là et qu'il n'en soit rien. S'ils disent qu'aucun élément nouveau n'a été apporté, ma proposition tient toujours. Je ne vois pas pourquoi on devrait poursuivre indéfiniment les témoignages.

**Le sénateur Buchanan:** C'est juste, sénateur Frith.

**Le président:** Merci, monsieur Rochon et les autres, de votre exposé.

**M. Rochon:** Est-ce que vous voulez que nous quittions ou si nous pouvons rester?

**Le président:** Je vous en prie, restez.

**Le sénateur Frith:** Il y a peut-être des éléments nouveaux qui vont être apportés que vous n'avez pas entendus.

**Le président:** Bienvenue à nouveau, monsieur Cassady ainsi qu'à votre conseiller juridique.

[Text]

You have heard the question of Senator Frith. Have you heard something new in the evidence given by the deputy minister and his departmental officials today?

**Mr. John Cassady, President and Chief Executive Officer, CTV Television Network Ltd.:** Yes, Mr. Chairman. We thank you and appreciate the opportunity you have presented us. Yes, we have heard something new.

I am joined by Gary Maavara, our vice-president of corporate affairs, and Gordon Zimmerman from the law firm of Borden & Elliot.

**Mr. Gary Maavara, Vice-president, Corporate Affairs, CTV Television Network Ltd.:** Thank you, Mr. Chairman, members of the committee for this opportunity. We have indeed heard a number of things that were new today. I would like to simply list those subjects and turn them over to Mr. Zimmerman to elaborate.

First, with respect to the amendment of Bill C-88 by the House committee, we simply wish to note for the record that, in fact, the House committee did not pass the amendment unanimously. In fact, one of the submissions that we made yesterday was that the —

**The Chairman:** To the network? To the FTA?

**Mr. Maavara:** No, this was an amendment that was moved by department officials before the committee to change the network definition. The chairman of the committee ruled that this amendment was out of order as it was in breach of the House rules of procedure. In fact, the members of the committee overruled the chairman. One member of that committee, Ms Clancy, stated that she was concerned about the breach of procedure and expressed that on the record.

For the record, I have the *Canada Gazette* transcript on this matter dated December 9, 1992, where Ms Clancy expresses her concern to the chairman and he notes it.

Should I read this into the record, Mr. Chairman?

**Senator Frith:** Do they talk about Ms Clancy?

**The Chairman:** What is new is that it was not unanimous. That is the first point.

**Mr. Maavara:** The second point is the letter submitted from SOCAN stating that it would only proceed on one head of liability. I should note for the record that that undertaking would not be binding on any third party and, in fact, there are other third-party claimants in Canada.

**Senator Frith:** Outside SOCAN, people who have not assigned their rights to SOCAN?

[Traduction]

Vous avez entendu la question du sénateur Frith: le témoignage donné par le sous-ministre et ses fonctionnaires aujourd'hui renfermait-il des éléments nouveaux?

**M. John Cassady, président-directeur général, Réseau CTV:** Oui, monsieur le président. Nous vous remercions et nous vous sommes reconnaissants de l'occasion que vous nous donnez de revenir. Oui, nous avons entendu des éléments nouveaux.

Je suis accompagné de notre vice-président aux Affaires générales, M. Gary Maavara, ainsi que de M. Gordon Zimmerman de l'étude *Borden & Elliot*.

**M. Gary Maavara, vice-président, Affaires générales, Réseau CTV:** Merci, monsieur le président, merci également aux membres du comité de nous donner l'occasion de comparaître à nouveau. Effectivement, nous avons entendu un certain nombre de choses nouvelles aujourd'hui. J'aimerais simplement en dresser la liste et demander ensuite à M. Zimmerman de donner plus de détails.

Premièrement, en ce qui concerne l'amendement au projet de loi C-88 présenté par le comité de la Chambre, nous tenons à souligner publiquement que le comité des Communes n'a pas adopté l'amendement à l'unanimité. En fait, l'un des arguments que nous avons invoqué hier était que...

**Le président:** En ce qui concerne le réseau ou l'ALE?

**M. Maavara:** Non, il s'agissait d'un amendement qui a été présenté au comité par les fonctionnaires du ministère afin de modifier la définition du terme réseau. Le président du comité a établi que cet amendement était irrecevable parce qu'il contrevenait aux règles de procédure de la Chambre. En fait, les membres du comité ont renversé la décision du président. Un des membres de ce comité, M<sup>me</sup> Clancy, a signalé qu'elle était désolée de voir un tel abus de procédure et a souhaité que son témoignage soit consigné au compte rendu.

Pour votre information, j'ai avec moi le numéro de la *Gazette du Canada* du 9 décembre 1992 qui renferme la transcription de ce témoignage où Mme Clancy fait part de ses préoccupations au président, préoccupations dont il prend note.

Devrais-je le lire, monsieur le président?

**Le sénateur Frith:** Est-il question de Mme Clancy?

**Le président:** Ce qui est nouveau, c'est que l'amendement n'a pas été adopté à l'unanimité. Voilà pour un premier point.

**M. Maavara:** La deuxième question concerne la lettre de la SOCAN dans laquelle elle dit qu'elle n'imposera qu'un seul tarif. Je tiens à signaler qu'un tel engagement ne serait pas exécutoire pour une tierce partie et qu'en fait, il existe d'autres tierces parties au Canada.

**Le sénateur Frith:** À part la SOCAN, vous voulez dire des gens qui n'ont pas cédé leurs droits à la SOCAN?



[Text]

**Mr. Maavara:** Yes. The third item was the proposed amendment to Bill C-115 which, in fact, we would submit is a quasi-amendment to Bill C-88, of which we were not aware.

**The Chairman:** You had not heard of that before, that it was in the works?

**Mr. Maavara:** It is my understanding this is some new amendment.

**The Chairman:** But you had not heard of that before today?

**Mr. Maavara:** We have seen Bill C-115, but we were not aware that this bill was going to be amended as well.

**Mr. Gordon Zimmerman, Counsel to CTV Television Network Ltd.:** We had not heard of the new amendment.

**The Chairman:** Okay.

**Mr. Maavara:** On the question of the double liability, the officials suggested that their intention with the SOCAN letter and amendments which will follow is that there should be no double liability on the two heads of liability being performance and telecommunication. Later, in discussing the impact of the Létourneau decision, it was suggested that the fault with Létourneau was that it only established one head of liability.

The question I would ask is, if you are suggesting that there should only be one head of liability and hence we will amend the act later to ensure there is only one head of liability, then why do you not think Létourneau is sufficient because it only establishes one head of liability? There seems to be a contradiction there.

I will turn it over to Mr. Zimmerman to elaborate on those points.

**Mr. Zimmerman:** Thank you, Mr. Chairman. There was at least one further point that Mr. Maavara did not raise. For the first time this morning, we have heard DOC officials state that Bill C-88 has no effect except for musical works. In my submission, that is simply not the case. Let me deal with this point first.

If you look at section 31(f), which is communication by telecommunication, and section 3(1.4) which is the network programming undertaking amendment, you will see no specific exclusion or restriction to musical work. Those sections together cover all musical works and are central to the retransmission regime. They will be affected by this amendment. That may have effects which have not been considered by the department and others on retransmission.

[Traduction]

**M. Maavara:** Oui. Le troisième point concerne l'amendement proposé au projet de loi C-115 qui, en fait, à notre avis est un quasi-amendement au projet de loi C-88, dont nous n'étions pas au courant.

**Le président:** Vous n'aviez jamais entendu parler avant qu'on proposait de présenter cet amendement?

**M. Maavara:** Si je comprends bien, c'est un nouvel amendement.

**Le président:** Et vous n'en aviez pas entendu parler avant aujourd'hui?

**M. Maavara:** Nous avons pris connaissance du projet de loi C-115, mais nous ne savions pas qu'il allait être modifié également.

**M. Gordon Zimmerman, conseiller juridique du Réseau CTV:** Nous n'avions pas entendu parler de ce nouvel amendement.

**Le président:** D'accord.

**M. Maavara:** En ce qui concerne la double responsabilité, les fonctionnaires ont laissé entendre que leur intention, pour ce qui est de la lettre de la SOCAN et des amendements qui vont suivre, est de faire en sorte qu'il n'y ait pas de double tarification et pour la représentation et pour la télécommunication. Par la suite, en discutant de l'impact de la décision du juge Létourneau, certains ont laissé entendre que le problème de cette décision est que l'on établissait seulement un type de responsabilité.

Ma question est la suivante: si on dit qu'il ne devrait y avoir qu'un seul type de responsabilité et que la loi sera modifiée par la suite pour s'assurer qu'il en soit ainsi, pourquoi alors ne croyez-vous pas que la décision du juge Létourneau est suffisante parce qu'elle n'établit qu'un type de responsabilité? Il me semble qu'il s'agit là d'une contradiction.

Je cède maintenant la parole à M. Zimmerman pour qu'il donne plus de détails sur ces points.

**M. Zimmerman:** Merci, monsieur le président. Il y a une autre question que M. Maavara n'a pas soulevée. Pour la première fois ce matin, nous avons entendu les fonctionnaires du ministère des Communications dire que le projet de loi C-88 ne porte que sur les oeuvres musicales. Dans mon mémoire, cela n'est tout simplement pas le cas. Permettez-moi de donner plus de détails sur ce premier point.

Si l'on se reporte au paragraphe 31(f), qui porte sur la communication par télécommunications, ainsi qu'au paragraphe 3(1.4) qui traite de l'amendement sur l'entreprise de programmation, il n'est question nulle part de restreindre la portée de ces dispositions aux seules oeuvres musicales. Ces dispositions portent sur toutes les oeuvres musicales et sont le pivot du régime de retransmission. Elles seront touchées par cet amendement. Cela peut avoir des conséquences sur la



[Text]

**Senator Frith:** Are you sure it has not been considered?

**Mr. Zimmerman:** I said "may not". If it is the department's position that this bill affects only music, then yes, senator, they have not thought of it.

**Senator Frith:** Are you putting that forward as a reason why SOCAN should not be able to go and get a tariff against the CTA and you?

**Mr. Zimmerman:** I said in our position yesterday, Senator Frith, that it is unnecessary. The law as it stands today is that there is liability for performance and that our position has always been that non-performers do not pay a performing right. Therefore, Bill C-88 is simply not necessary to create the liability.

**Senator Frith:** That point you made yesterday.

**Mr. Zimmerman:** We did not talk about the shared liability, did not get into that in detail. That has always been dealt with by contract. Why will cable carry a program for which it will have to bear the whole brunt, if it does not want to? It can demand that the satellite channels pay a portion in order to be carried. They can share the liability contractually.

**The Chairman:** Any other points?

**Mr. Maavara:** There is a final point on the question of fairness that was raised and the suggestion that somehow CTV should not be benefitting. First, as we stated yesterday, CTV and its affiliates will have spent over \$1 billion on copyright works including music over the last five years. CTV was the first network in this country to offer Céline Dion, through our affiliates, to appear with her music in English Canada.

**The Chairman:** What do you mean by "on copyright works" — royalties?

**Mr. Maavara:** This would be composers, musicians, actors, producers and writers. This is the acquisition of programming rights, including the music in those rights to the tune of over \$1 billion.

**Senator Frith:** You have not paid that under a tariff, though.

**Mr. Maavara:** No, we pay that directly. One of the positions of our affiliates and others is that in the modern television context, the tariff is no longer the right way of doing things because if there are six rights to be acquired, we

[Traduction]

retransmission, conséquences dont n'ont pas tenu compte le ministère ainsi que d'autres intéressés.

**Le sénateur Frith:** En êtes-vous bien certain?

**M. Zimmerman:** J'ai dit «cela peut avoir». Si le ministère estime que le projet de loi ne touche que les oeuvres musicales, alors non, sénateur, on n'en a pas tenu compte.

**Le sénateur Frith:** Diriez-vous alors que c'est une raison pour laquelle la SOCAN ne devrait pas être en mesure d'imposer un tarif à l'ACTC et à votre réseau?

**M. Zimmerman:** Sénateur Frith, j'ai dit dans notre témoignage d'hier que cela est inutile. La loi actuelle prévoit une responsabilité pour la représentation et nous avons toujours soutenu que ceux qui n'y participent pas n'ont pas à verser de droits pour la représentation. Par conséquent, on n'a tout simplement pas besoin du projet de loi C-88 pour imposer cette responsabilité.

**Le sénateur Frith:** Vous avez soulevé cette question hier.

**M. Zimmerman:** Nous n'avons pas parlé du partage des responsabilités, nous ne sommes pas entrés dans ces détails. Cette question a toujours été réglée par contrat. Pourquoi une société de télédistribution devrait-elle diffuser une émission pour laquelle elle va devoir assumer tous les frais, si elle ne veut pas le faire? Elle peut exiger que les exploitants de voies de transmission par satellite en paient une partie afin que leurs émissions soient acheminées. On peut établir cette responsabilité par contrat.

**Le président:** Y a-t-il autre chose?

**M. Maavara:** Un dernier point sur la question de l'équité qui a été soulevée et du fait que certains ont laissé entendre que CTV ne devrait pas bénéficier du projet de loi. Premièrement, comme nous l'avons dit hier, le Réseau CTV et ses affiliés auront dépensé 1 milliard de dollars en droits sur des oeuvres protégées, y compris des oeuvres musicales au cours des cinq dernières années. Le Réseau CTV a été le premier réseau au Canada à offrir à Céline Dion, par le biais de ses affiliés, de faire connaître sa musique au Canada anglais.

**Le président:** Qu'est-ce que vous entendez par «oeuvres protégées» — vous parlez de droits?

**M. Maavara:** Il s'agit de compositeurs, de musiciens, d'acteurs, de producteurs et d'écrivains. En fait, on parle ici de droits de programmation, y compris la musique jusqu'à concurrence de plus de 1 milliard de dollars.

**Le sénateur Frith:** Mais ce n'est pas un tarif que vous avez payé.

**M. Maavara:** Non, nous versons les sommes directement. De l'avis de nos affiliés et d'autres, dans le contexte actuel de la télévision moderne, le tarif n'est plus le bon moyen de procéder parce que si l'on doit acquérir six droits, nous leur en

[Text]

go out and acquire five of them directly and then the SOCAN tariff hangs out there as a blanket tariff.

For example, if you are a station subject to the television tariff and you play one piece of music in the year, you pay the same rate as a television station that might pay 10,000 pieces of music a year.

**Senator Frith:** This is certainly not new. I can remember when it was BMI and CAPAC. This was always the argument. This goes right to the root of it. Maybe we should not have such a thing as a performing rights society, but we do and most of the creative people are glad that we do so that they do not always have to deal separately.

**Mr. Maavara:** The final point I want to make on the question of legislation singling people out for obligations, is that CTV carries obligations pursuant to legislation, which all other players in the industry do not carry. I refer specifically to the elections act where CTV, as a network, is required to carry free and paid advertising time during an election period, which no doubt will be in before too much longer. This is not an obligation carried across the system by a specialty service or cable services, or services such as the Global Network, which calls itself a network. The fairness sword has two sides and cuts both ways.

**Mr. Zimmerman:** I have one more point. The department, through Deputy Minister Rochon, put on the record for the first time today that the network programming section separates the retransmission function from the transmission function. In my submission, if you read that section, it defines retransmitter more in terms of status as a retransmitter than the particular function that it is performing at that time. That is why we argue that it may exempt certain retransmissions from liability entirely. That position is set out in the legal opinions from myself and Mr. Hughes.

**Mr. Maavara:** The point there is that this would fly in the face of the Free Trade Agreement and potentially the NAFTA agreement.

**The Chairman:** Those points were made in the legal letters we have on file and tendered yesterday. Thank you for reappearing before us.

Senator Frith, yesterday you made a motion that was adjourned. Your adjourned motion was that the bill be reported back to the Senate without amendment.

[Traduction]

achetons cinq directement et ensuite le tarif de la SOCAN devient un tarif général.

Par exemple, si vous êtes propriétaire d'une station qui est assujettie à un tarif de télévision et que vous faites jouer une pièce musicale dans l'année, vous payez le même taux qu'une autre station qui pourrait faire jouer 10 000 pièces de musique par année.

**Le sénateur Frith:** Rien de nouveau ici. Je me rappelle lorsque j'étais à la BMI et à la CAPAC qu'on utilisait toujours cet argument-là. Cela nous ramène au coeur du problème. Peut-être ne serait-il pas nécessaire d'avoir une société qui perçoit les droits de représentation; mais nous en avons une et la plupart des gens dans le domaine artistique sont heureux qu'il en soit ainsi parce qu'ils n'ont pas toujours besoin de faire affaire avec des organismes distincts.

**M. Maavara:** Le dernier point que j'aimerais soulever au sujet de la loi qui vient viser un organisme en particulier et lui demander de respecter ses obligations, c'est que CTV assume des obligations en vertu de la loi, que tous les autres dans l'industrie n'assument pas. Je parle ici en particulier de la Loi sur les élections où CTV, en tant que réseau, est obligé d'accorder du temps d'antenne et de publicité gratuit et payé durant la période électorale, ce qui sans doute sera très bientôt. Ce ne sont pas toutes les sociétés qui sont obligées de respecter cette obligation en offrant des services spécialisés ou des services de télédistribution, ou des services comme le réseau Global qui se dit un réseau. C'est donc une arme à deux tranchants.

**M. Zimmerman:** Un autre élément. Le ministère, par le biais du sous-ministre Rochon, a dit publiquement pour la première fois aujourd'hui que l'article concernant la programmation des réseaux établit une distinction entre la retransmission et la transmission. Dans mon mémoire, si vous examinez cette partie, on définit le terme retransmission plus comme une situation qu'une fonction particulière. C'est la raison pour laquelle nous soutenons que le projet de loi ne devrait pas s'appliquer à certaines retransmissions. Cette position se trouve dans les opinions juridiques que j'ai moi-même données ainsi que celles de M. Hughes.

**M. Maavara:** Le problème, c'est que l'on viendrait s'opposer à l'Accord de libre-échange et probablement à l'ALÉNA.

**Le président:** Les lettres que l'on a reçues hier des conseillers juridiques renferment ces éléments. Je vous remercie d'avoir comparu de nouveau devant nous.

Sénateur Frith, hier vous avez proposé une motion qui a été reportée. Votre motion prévoyait que l'on fasse rapport du projet de loi au Sénat sans amendement.



[Text]

Is it the pleasure of honourable senators to resume debate on this motion now? This is the only motion that is before the committee.

**Senator Frith:** Yes, I would ask the Chair to put that motion.

**The Chairman:** The motion is that this bill be reported back to the Senate without amendment.

**Senator Atkins:** Is there anything Senator Frith heard from CTV that changes his mind about anything?

**Senator Frith:** No. That is not to say that they did not tell the truth or anything of that kind. I did not hear anything they said that in my view was relevant as being a reason for not proceeding with this bill and proceeding with giving a clear opportunity and not having them rely just on the possibilities in the law and appeals, and so on, giving them a clear right to get this straightened out before the Copyright Appeal Board.

**The Chairman:** Any other debate on the motion?

**Senator Buchanan:** I have no other debate other than to say that I do not understand the haste on this bill. Haste makes for waste. We could wait and clear up any uncertainties in this bill and get it done right.

**The Chairman:** Anything else? If not, all in favour?

**Some Hon. Senators:** Yea.

**The Chairman:** All against?

**An Hon. Senator:** Nay.

**The Chairman:** Abstentions?

**The Chairman:** The motion carries.

The committee adjourned.

[Traduction]

Les sénateurs désirent-ils reprendre le débat sur cette motion? C'est la seule qui a été présentée au comité.

**Le sénateur Frith:** Oui, je vais demander à la présidence de présenter cette motion de nouveau.

**Le président:** Dans la motion, il est proposé de faire rapport du projet de loi au Sénat sans amendement.

**Le sénateur Atkins:** Le sénateur Frith a-t-il entendu des choses des représentants de CTV qui lui font changer d'idée?

**Le sénateur Frith:** Non. Je ne veux pas dire là non plus qu'ils n'ont pas dit la vérité ou rien de cela. Je n'ai rien entendu de leur part qui, à mon avis, justifie que l'on n'adopte pas ce projet de loi et qu'on leur donne la chance de ne pas seulement compter sur les possibilités de la loi et des appels et ainsi de suite, pour leur donner le droit précisément de se faire entendre devant la Commission du droit d'auteur.

**Le président:** Autre chose au sujet de la motion?

**Le sénateur Buchanan:** Je n'ai rien d'autre à dire sauf que je ne comprends pas pourquoi il faut adopter ce projet de loi à la hâte. Ce faisant, on bouscule tout. Nous pourrions attendre et clarifier certaines incertitudes et faire les choses comme il faut.

**Le président:** Quelque chose d'autre? Sinon, ceux qui sont en faveur de la motion?

**Des voix:** Oui.

**Le président:** Ceux qui sont contre?

**Une voix:** Non.

**Le président:** Des abstentions?

**Le président:** La motion est adoptée.

La séance est levée.













*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canada Communication Group — Publishing  
Ottawa, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Groupe Communication Canada — Édition  
Ottawa, Canada K1A 0S9

---

#### WITNESSES—TÉMOINS

*From the Department of Communications:*

Marc Rochon, Deputy Minister;  
Adam Ostry, Director General, Cultural Industries;  
Danielle Bouvet, Director, Copyright/Economic Policy and  
Planning;  
Ms Nicole Cloutier, Q.C., Senior Counsel, Legal Services.

*From the CTV Television Network Ltd.:*

Mr. John Cassaday, President and Chief Executive Officer;  
Mr. Gary Maavara, Vice-President, Public Affairs and  
Sports;  
Mr. Gordon Zimmerman, Counsel, of Borden & Elliot,  
Toronto.

*Du ministère des Communications:*

Marc Rochon, sous-ministre;  
Adam Ostry, directeur général, Industries culturelles;  
Danielle Bouvet, directrice, Politiques du droit d'auteur et  
planification économique;  
Ms. Nicole Cloutier, c.r., avocat-conseil, Services juri-  
diques.

*Du Réseau de télévision CTV Ltée:*

M. John Cassaday, président et chef de la direction;  
M. Gary Maavara, vice-président, Affaires publiques et  
sports;  
M. Gordon Zimmerman, avocat, Borden & Elliot, Toronto.

CA1  
X-11  
- 783

Publication



Third Session  
Thirty-fourth Parliament, 1991-92-93

Troisième session de la  
trente-quatrième législature, 1991-1992-1993

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

## Transport and Communications

## Transports et des communications

*Chairman:*  
The Honourable DONALD H. OLIVER, Q.C.

*Président:*  
L'honorable DONALD H. OLIVER, c.r.

Wednesday, June 2, 1993

Le mercredi 2 juin 1993

Issue No. 33

Fascicule n° 33

**First Proceedings on:**  
Review of the subject-matter and status of  
the on-going Canada-United States  
Air Transport Agreement negotiations

**Premier fascicule concernant:**  
L'examen de la question et la situation  
des négociations en cours concernant l'entente  
Canada-États-Unis sur le transport aérien

WITNESS:  
(See back cover)

TÉMOIN:  
(Voir à l'endos)

## THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Donald H. Oliver, Q.C., *Chairman*

The Honourable B. Alasdair Graham, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams,	* Frith (or Molgat),
Atkins,	Macquarrie,
Berntson	* Murray P.C.
Buchanan,	(or Lynch-Staunton),
Corbin,	Petten,
Forrestall,	Sylvain.

*\* Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Pursuant to Rule 86(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Adams substituted for that of the Honourable Senator Bosa (June 2, 1993).

The name of the Honourable Senator Corbin substituted for that of the Honourable Senator Stollery (June 2, 1993).

The name of the Honourable Senator Davey substituted for that of the Honourable Senator Marchand (June 2, 1993).

The name of the Honourable Senator Graham substituted for that of the Honourable Senator Perrault (June 2, 1993).

## LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable Donald H. Oliver, c.r.

*Vice-président:* L'honorable B. Alasdair Graham

et

Les honorables sénateurs:

Adams,	* Frith (ou Molgat),
Atkins,	Macquarrie,
Berntson	* Murray, c.p.
Buchanan,	(ou Lynch-Staunton),
Corbin,	Petten,
Forrestall,	Sylvain.

*\* Membres d'office*

(Quorum 4)

Conformément à l'article 86(4) du Règlement, la liste des membres du Comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Adams est substitué à celui de l'honorable sénateur Bosa (2 juin 1993).

Le nom de l'honorable sénateur Corbin est substitué à celui de l'honorable sénateur Stollery (2 juin 1993).

Le nom de l'honorable sénateur Davey est substitué à celui de l'honorable sénateur Marchand (2 juin 1993).

Le nom de l'honorable sénateur Graham est substitué à celui de l'honorable sénateur Perrault (2 juin 1993).



## ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Minutes of the Proceedings of the Senate*, Tuesday, June 1, 1993.

The Honourable Senator Oliver moved, seconded by the Honourable Senator Frith:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to hear representatives of the Department of Transport and the Department of External Affairs and International Trade on Wednesday, June 2, 1993 in order to review the subject-matter and status of the on-going Canada-United States Air Transport Agreement negotiations.

The question being put on the motion, it was adopted.

*Le greffier du Sénat*  
Gordon L. Barnhart  
*Clerk of the Senate*

## ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Procès-verbaux du Sénat* de mardi 1<sup>er</sup> juin 1993:

L'honorable sénateur Oliver propose, appuyé par l'honorable sénateur Frith,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à entendre, le mercredi 2 juin 1993, des représentants du ministère des Transports et du ministère des Affaires extérieures et du Commerce extérieur, afin d'examiner la question et la situation des négociations en cours concernant l'entente Canada-États-Unis sur le transport aérien.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

## MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, June 2, 1993  
(41)

## [Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, met this day in Room 250-East Block, at 3:15 p.m., the Chairman, the Honourable Senator Donald H. Oliver, Q.C., presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Adams, Atkins, Buchanan, Corbin, Forrestall, Graham, Oliver and Petten (8).

*Other Senators present:* The Honourable Senators MacDonald (Halifax), Perrault, Spivak and Stratton (4).

*In attendance:* Mr. Daniel J. Shaw, Library of Parliament, Research Branch, Economics Division.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

## WITNESS:

Mr. Daniel Molgat, Chief Air Negotiator, External Affairs and International Trade Canada.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Tuesday, June 1, 1993, the Committee received the testimony of Mr. Daniel Molgat from the Department of External Affairs and International Trade on the subject-matter and status of the on-going Canada-United States Air Transport Agreement negotiations.

Senator Oliver introduced the witness.

Mr. Molgat made a statement and answered questions

At 5:05 the Committee continued *in camera*.

At 5:10 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

## ATTEST:

## PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le mercredi 2 juin 1993  
(41)

## [Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui dans la salle 250 de l'édifice de l'Est, à 15 h 15, sous la présidence de l'honorable sénateur Donald H. Oliver, c.r. (*président*).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Atkins, Buchanan, Corbin, Forrestall, Graham, Oliver et Petten (8).

*Autres sénateurs présents:* Les honorables sénateurs MacDonald (Halifax), Perrault, Spivak et Stratton (4).

*Présent:* M. Daniel J. Shaw, Bibliothèque du Parlement, Service de recherche, Division de l'économie.

*Également présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

## TÉMOIN:

M. Daniel Molgat, négociateur en chef des Accords aériens, Affaires extérieures et Commerce extérieur Canada.

Conformément à son ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 1<sup>er</sup> juin 1993, le Comité entend le témoignage de M. Daniel Molgat, du ministère des Affaires extérieures et du Commerce extérieur, afin d'examiner la question et la situation des négociations en cours concernant l'Entente Canada-États-Unis sur le transport aérien.

Le sénateur Oliver présente le témoin.

M. Molgat fait une déclaration et répond aux questions.

À 17 h 05, le Comité poursuit ses travaux à huis clos.

À 17 h 10, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

## ATTESTÉ:

*Le greffier du Comité*  
Denis Robert  
*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, June 2, 1993

[Text]

The Standing Senate Committee on Transportation and Communications met this day at 3:00 p.m. to consider the subject of Canada-U.S. Transborder Air Service and "Open Skies" negotiations.

**Senator Donald H. Oliver** (*Chairman*) in the Chair.

**The Chairman:** Senator Graham is here, so we would like to call the meeting to order. This is a special meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications. I think you all have a copy of the agenda before you. This is the beginning of the review of the subject matter and the status of the ongoing Canada-United States Air Transport Agreement negotiations.

We are very fortunate today to have Mr. Daniel Molgat, Chief Air Negotiator, formerly Ambassador Molgat. He is here to give us an overview on where the Open Skies policy negotiations are and what we can expect in the future. After his introductory remarks, he has agreed to answer questions in either of the official languages.

Mr. Daniel Molgat, the floor is yours, and welcome today.

**Mr. Daniel Molgat, Chief Air Negotiator, Department of External Affairs and International Trade Canada:** Thank you very much, Mr. Chairman.

Monsieur le président, avec votre permission, je parlerai anglais au cours de mon intervention, principalement parce que c'est une négociation qui se déroule avec les États-Unis en anglais et que le vocabulaire, évidemment, se joue dans cette langue. Cela dit, il est évident que je suis à votre disposition dans les deux langues pour toutes les interventions que vous voulez faire ainsi que les questions que vous pouvez me poser.

Like any negotiations, or at least like most, this one seeks to solve a problem that both countries perceive to exist and to be serious, perhaps — I realize some of you are expert in the matter and some less so — the best place to start is, why we are negotiating at all. We have a common problem, and a problem is perceived by both countries to need solving. The problem amounts to this in my view.

## TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 2 juin 1993

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 heures pour examiner la question des négociations concernant les services aériens transfrontaliers entre le Canada et les États-Unis ainsi que le programme «Ciel ouvert».

**Le sénateur Donald H. Oliver** (*président*) occupe le fauteuil.

**Le président:** Comme le sénateur Graham est là, je déclare donc la séance ouverte. Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications tient aujourd'hui une réunion spéciale. Je crois que vous avez tous un exemplaire de l'ordre du jour. Nous entreprenons l'examen des négociations menées actuellement sur l'accord relatif au transport aérien entre le Canada et les États-Unis.

Nous avons la chance d'avoir aujourd'hui avec nous M. Daniel Molgat, négociateur en chef des Accords aériens et ancien ambassadeur. M. Molgat va nous donner une vue d'ensemble de l'état actuel des négociations concernant la politique des «ciels ouverts» et il nous parlera des résultats éventuels de ces négociations. Après ses observations liminaires, M. Molgat a accepté de répondre aux questions dans l'une ou l'autre des deux langues officielles.

Monsieur Molgat, nous vous souhaitons la bienvenue, la parole est à vous.

**M. Daniel Molgat, négociateur en chef des Accords aériens, ministère des Affaires extérieures et du Commerce extérieur:** Merci beaucoup, monsieur le président.

With your permission, Mr. Chairman, I will make my presentation in English, primarily because this is the language in which the negotiations with the United States are being conducted and obviously, the vocabulary in this field is English. This being said, I am prepared, of course, to answer any questions you may have in either French or English.

Comme dans toute négociation, ou à tout le moins comme dans la plupart des négociations, nous travaillons actuellement à régler un problème que les deux pays perçoivent et considèrent comme grave. Peut-être — je me rends compte que certains d'entre vous sont spécialistes de la question, d'autres s'y connaissent moins — conviendrait-il de commencer par vous dire pourquoi nous négocions. Le Canada et les États-Unis ont un problème commun, un problème qui, de leur avis, doit être réglé. Selon moi, c'est à cela que se résume la situation.



*[Text]*

These two countries, Canada and the United States, have much the biggest aviation relationship in the world. About almost 14 million people fly across the border each year. No other two countries in the world have an aviation relationship of that size. To give you an idea of the scale of it in Canadian terms; the amount of transborder movement between Canada and the United States is about twice the total of the traffic between Canada and the rest of the world combined.

It is about six times the traffic exchanged with our second biggest aviation partner, the U.K. and it is about 20 times the Canada-Japan traffic. You have an enormous aviation relationship, involving a lot of people, communities and business interests.

Yet strangely, these two countries are running that relationship on the basis of an agreement that was signed more than 25 years ago, in 1966, last substantially updated in 1974; four years before U.S. deregulation policies that transformed the whole structure of the aviation industry, and about 12 years before the beginning of Canadian deregulation. The agreement on which we are basing the way we manage our aviation relationship is tremendously outdated. It is also remarkably restrictive. It allows an insufficient degree of service; insufficient from the point of view of carriers, the travelling public, business and cities in all parts of Canada.

It authorizes only 44 routes across the border for U.S. carriers and only 26 routes for Canadian carriers. Clearly, we have a constricting relationship, no longer in step with the times or with the perceived interests of anyone in either country.

It is not that we have not tried to fix it. Succeeding efforts have been made. The last seven rounds of negotiation between 1979 and 1982 failed. They did not find the possibility of agreement. There was another attempt to renegotiate the agreement in 1984. It produced a partial result, but did not restructure the relationship, which is what is needed.

Meanwhile, the Government of Canada was being pressed by some carriers to correct the situation, and very heavily pressed by cities throughout the country which — you have seen some of that in your Ottawa papers this week and the week before — which feel very strongly that they are being deprived of the kind of access across the border that reality, economics and human interest requires, and so does the travelling public.

*[Traduction]*

Le trafic aérien entre ces deux pays, en l'occurrence le Canada et les États-Unis, est de loin le plus important au monde. Près de 14 millions de personnes traversent la frontière canado-américaine en avion chaque année. De tous les pays du monde, seuls le Canada et les États-Unis ont un trafic aérien de cette importance. Pour vous donner une idée de l'ampleur de ces échanges d'un point de vue canadien, les mouvements transfrontaliers entre le Canada et les États-Unis représentent à peu près le double de l'ensemble du trafic entre le Canada et les autres pays du monde.

Ce trafic est environ six fois plus intense que le trafic que nous faisons avec notre deuxième partenaire aérien en importance, soit le Royaume-Uni, et environ vingt fois supérieur aux échanges aériens entre le Canada et le Japon. Ces échanges aériens sont donc énormes, ils englobent beaucoup de personnes, des collectivités et des entreprises.

Pourtant, aussi étrange que cela puisse paraître, nos deux pays gèrent ces échanges en s'appuyant sur une entente signée il y a plus de 25 ans, soit en 1966, entente qui a été remaniée en profondeur la dernière fois en 1974, soit quatre ans avant que les États-Unis adoptent la déréglementation qui est venue transformer toute la structure de l'industrie aéronautique, et environ 12 ans avant le début de la déréglementation ici au Canada. L'entente sur laquelle nous nous appuyons pour gérer nos échanges aériens est extrêmement désuète et particulièrement restrictive. Elle ne permet pas un niveau de services suffisant, et ce, tant du point de vue des transporteurs, du public voyageur, que des entreprises et des villes de toutes les régions du Canada.

L'entente n'autorise que 44 routes transfrontalières pour les transporteurs américains et seulement 26 pour les transporteurs canadiens. De toute évidence, cela vient restreindre les échanges, et la situation ne correspond plus à la réalité ni aux intérêts marqués de quiconque dans l'un ou l'autre des pays.

On ne peut pas dire que nous n'avons pas essayé de régler les problèmes. Des efforts ont été déployés avec succès. Les sept derniers cycles de négociation entre 1979 et 1982 se sont soldés par un échec. On n'a pas réussi à s'entendre. En 1984, on a tenté à nouveau de renégocier l'entente. On a obtenu des résultats partiels, sans pouvoir restructurer les échanges, ce dont nous avons besoin.

Entre-temps, certains transporteurs ont exercé des pressions auprès du gouvernement du Canada pour qu'il corrige la situation, tout comme l'ont fait les villes de tout le pays — vous avez lu ce qu'on en a dit dans les journaux d'Ottawa cette semaine et la semaine dernière — qui, à l'instar du public voyageur, croient fermement qu'on les prive d'un accès aux États-Unis que la réalité, la situation économique et les intérêts humains exigent.

## [Text]

The current attempt to correct that situation was launched in October 1990 by then Transport Minister Doug Lewis and then Transportation Secretary Sam Skinner.

The House of Commons struck a committee to study the subject, with hearings across the country, to study the approach to the negotiation. That took place in November and December 1990. The negotiation has flowed a good deal since then our negotiating positions have been consistent with the committee's recommendations.

We began negotiating in April, 1991. We have had 12 negotiating rounds, but we are not there yet. I will come back in a moment to where we are. I think I should say a few words about objectives before concluding where we are and where we seem to be going. Then I invite whatever questions you may wish.

At the basic level there are two objectives that we have to make reconcilable. One objective is to meet the needs of the travelling public, business, and cities across the country for more service than the present system allows and for as much service as the market will bear. That is one objective.

The other objective we have to reconcile with, is to ensure the agreement we conclude gives a reasonable chance for the aviation industry of this country to remain viable.

It is not easy to reconcile those two objectives, but they are reconcilable. One of the principal devices for making them reconcilable is something that I will be coming back to in a moment. We call it safeguards and phasing. Here I will pause just for one word of warning.

This business to which I am relatively new — I have only been an air negotiator for a year and a half — is remarkably jargon ridden. If at any point I use jargon you want explained, please scream at me. I spent my first three months doing that to my colleagues.

If you take those two objectives, you have got an enormous negotiation. Never in the history of international civil aviation has there been as complex a negotiation as this one. There are about 17 different negotiating areas which range from big familiar issues like scheduled service — what you and I fly — and charters, through issues such as airport access, code sharing and dispute settlement, to rather arcane issues like route flexibility and change of gauge. I think there is little point in taking you through the whole of that area, while I am perfectly happy to answer questions on it.

## [Traduction]

Les négociations actuelles visant à corriger cette situation ont été mises en branle en octobre 1990 par le ministre des Transports et le secrétaire aux Transports de l'époque, MM. Doug Lewis et Sam Skinner.

La Chambre des communes a créé un comité chargé d'étudier la question qui a tenu des audiences dans tout le pays afin d'examiner l'approche à adopter à l'égard des négociations. Ses travaux ont eu lieu en novembre et en décembre 1990. La négociation a fait beaucoup de chemin depuis et les positions de l'équipe de négociation sont demeurées conformes aux recommandations du comité.

Nous avons commencé à négocier en avril 1991. Nous avons tenu douze séries de négociation sans toutefois arriver à une entente. Je reviendrai dans une minute aux progrès réalisés jusqu'ici. Cependant, j'estime devoir vous dire quelques mots au sujet des objectifs avant de conclure et de vous indiquer là où nous en sommes et dans quelle direction nous semblons aller. Ensuite, je pourrai répondre à toutes vos questions.

Au départ, nous devons tenter de concilier deux objectifs fondamentaux. L'un d'eux consiste à répondre aux besoins du public voyageur, des entreprises et des villes de tout le pays qui réclament plus de services que ne le permet le système actuel, tout en exigeant autant de services que le marché puisse absorber. Voilà pour un objectif.

L'autre objectif dont nous devons tenir compte, c'est de nous assurer que l'accord que nous allons conclure donnera à l'industrie aéronautique du Canada une chance raisonnable de demeurer viable.

Ces deux objectifs ne sont pas faciles à concilier, mais nous pouvons y arriver. Je vais revenir dans quelques minutes à l'un des principaux mécanismes dont nous disposons pour atteindre notre but. C'est ce que nous appelons les garanties et la mise en vigueur graduelle. Je me permets ici de marquer une pause pour faire une mise en garde.

Ce travail de négociateur que je fais actuellement — je suis négociateur des accords aériens depuis seulement un an et demi — est relativement nouveau pour moi. Je dois dire aussi qu'on y retrouve beaucoup de jargon. Si à un moment donné j'utilise un terme que vous voulez que j'explique, de grâce laissez-le moi savoir. J'ai passé mes trois premiers mois de service à faire la même chose avec mes collègues.

Ces deux objectifs dont je parlais tout à l'heure constituent un travail énorme de négociation. Jamais dans l'histoire de l'aviation civile internationale n'a-t-on entrepris une négociation aussi complexe que celle-ci. La négociation porte sur environ 17 sujets différents qui vont des grands problèmes connus comme les services réguliers — que nous utilisons vous et moi — aux vols nolisés, en passant par des questions comme l'accès aux aéroports, le partage de dénominations, le règlement des différends, pour aborder des questions plutôt obscures comme la souplesse des routes et les ruptures de



[Text]

What I would like to do is to focus on three and a half issues that the United States and Canada regard as core issues in the negotiation; scheduled services, which is the ordinary kind of flight that you book across the border, when not booking a charter; second, airport access; and third, dispute resolution. I said three and a half; I will add to that a couple of comments about facilitation and pre-clearance. If you take those, you have the hub points of the negotiation.

On scheduled services, bearing in mind that one of our objectives beyond satisfying the needs of Canadians for better transborder air traffic, is to ensure that the Canadian aviation industry has a reasonable chance to remain viable under a new regime. We face a problem; U.S. carriers enjoy structural and competitive advantages that cannot be overcome.

The size of the U.S. mega-carriers, principally of the big six, the scope of their operations, the remarkable strength of their hub and spoke system, which is borne off deregulation in the U.S., is a remarkably powerful commercial instrument. This is combined with the advantages of pre-clearance from some Canadian airports, which benefits them in their hub and spoke operations to a high degree, and with the fact that incentives such as frequent flyer programs, travel agent incentives, are much more effectively wielded by a very large carrier like American Air Lines, United or Delta, than by our relatively small carriers.

Take those together and it means that the American carriers, the big six principally, have a built-in, structural, competitive advantage over ours. We are not going to be able to overcome that and yet the objective, it is the only viable objective in the view of the government, is to reach what the Americans like to call Open Skies. In other words, it is an open regime, where the market will dictate what carriers will choose to serve and find it economically possible to serve.

Therefore, for our carriers and the government, the issue is, on the one hand, that an opening of the market will give them the benefits of growth. A much bigger market to be served will increase their traffic and revenue flow.

[Traduction]

charge. Je ne pense pas qu'il vaille la peine de vous entretenir de tous ces problèmes, bien que je serais très heureux de répondre à vos questions.

Ce que j'aimerais faire, c'est de m'intéresser principalement à trois problèmes et demi que les États-Unis et le Canada considèrent comme les problèmes clés de la négociation; il s'agit premièrement des services réguliers, c'est-à-dire les vols ordinaires que l'on fait d'un côté à l'autre de la frontière lorsqu'on ne prend pas un vol nolisé; deuxièmement, la question de l'accès aux aéroports et, troisièmement, le règlement des différends. J'ai dit trois et demi, je vais ajouter à cela quelques observations sur la facilitation et le prédédouanement. Toutes ces questions constituent le pivot de la négociation.

En ce qui a trait au service régulier, il faut se rappeler qu'outre le désir que nous avons de répondre aux besoins des Canadiens qui réclament un meilleur trafic aérien transfrontalier, nous voulons nous assurer que l'industrie aéronautique canadienne conserve une chance raisonnable de demeurer viable dans le cadre d'un nouveau régime. Or, nous faisons face à un problème: les transporteurs américains jouissent d'avantages structurels et concurrentiels contre lesquels nous ne pouvons rien.

La taille des méga-transporteurs américains, principalement des six plus importants, l'étendue de leurs activités, la force remarquable de leur réseau en étoile, qui découle de la déréglementation aux États-Unis, sont des outils commerciaux remarquablement puissants. Ajoutons à cela le prédédouanement au départ de certains aéroports canadiens qui constitue pour eux un avantage très important dans leur réseau en étoile, ajoutons aussi le fait que des mesures incitatives comme les programmes pour grands voyageurs, les avantages offerts aux agents de voyage, voilà en somme tous des «atouts» qui sont beaucoup plus facilement accordés par un très grand transporteur comme *American Airlines*, *United* ou *Delta*, que par nos transporteurs qui sont relativement petits.

Tout cela fait que les transporteurs américains, principalement les six plus importants, ont sur nous un avantage structurel et concurrentiel qui coule de source. Nous ne serons jamais capables de contrer cela et pourtant, l'objectif, car c'est le seul qui soit viable aux yeux du gouvernement, est d'atteindre ce que les Américains aiment appeler les «ciels ouverts». Autrement dit, il s'agit d'un régime ouvert, où c'est le marché qui va dicter aux transporteurs ce qu'ils doivent choisir comme services tout en demeurant rentables.

Par conséquent, nos transporteurs et le gouvernement estiment d'une part que l'ouverture du marché va donner aux transporteurs canadiens les avantages de la croissance et, d'autre part, s'ils ont un marché beaucoup plus vaste à desservir, qu'ils vont augmenter leur trafic et leurs revenus.



[Text]

But they have to be given a means of compensating for the competitive disadvantage which they face, but because it is structural you can't correct it. All you can do is compensate for it. This is where phasing and safeguards come in.

To oversimplify just a bit, our position is, yes, we are prepared through this negotiation at the end of the day to have an open regime between the two countries, but on the way there we have to have a period of years, to be negotiated, during which Canadian carriers will enjoy a competitive edge. Call it head start, call it what you will, but they have to have a competitive edge during a transition period so that they can afford to face the full brunt of the very powerful competition which American carriers will give them under an open regime.

The best example of that is in scheduled services. We are negotiating with the Americans, but they are not the adversary. We are trying to solve a common problem.

The Americans have agreed in principle. What remains to be agreed is just how we do it, and we are finding that difficult on both sides. However, they have agreed in principle and this is just to illustrate what I mean by phasing and safeguards.

Scheduled services, normal commercial traffic, from day one of a new agreement, all Canadian carriers may be designated by the Government of Canada to serve between any city in Canada and the United States, no holds barred. And that American carriers, similarly from day one, can serve between any city in Canada and the United States, with the exception of Montreal Dorval Airport, Toronto Pearson and Vancouver International, which you will readily appreciate are the three principle airports of the country.

The Americans have accepted this in principle because they recognize that there has to be a period of transition and safeguards, so the Canadian industry can afford to enter competitively, with hope and optimism into this kind agreement.

What we are negotiating basically on that front — and it is only one of 16 or 17 — is how long is that phase-in period before which Americans carriers come in with full rights of access and how do you build the transition between what they have got now, which we will grandfather, and the increment that leaves them after an agreed periods of years to full equality. In other words, they can serve from any point in the

[Traduction]

Mais on doit leur accorder une compensation pour le désavantage concurrentiel auquel ils font face parce qu'il s'agit d'un problème structurel que l'on ne peut corriger. Tout ce qu'on peut faire, c'est de compenser les transporteurs. Et c'est là qu'entrent en jeu la mise en vigueur graduelle et les garanties.

Pour vous donner une idée simpliste de la situation, notre position est la suivante: oui, nous sommes disposés, par le biais de cette négociation, à adopter un régime ouvert entre les deux pays, mais avant d'y arriver, nous devons négocier un certain nombre d'années au cours desquelles les transporteurs canadiens vont jouir d'un avantage concurrentiel. Que l'on appelle cela une longueur d'avance, ou quoi que ce soit, mais les transporteurs canadiens doivent pouvoir profiter d'un avantage concurrentiel durant cette période de transition afin de pouvoir faire face à toute cette concurrence très puissante que vont livrer les transporteurs américains dans le cadre d'un régime ouvert.

Le meilleur exemple que l'on puisse trouver, ce sont les services réguliers. Nous négocions actuellement avec les Américains, mais on ne les voit pas comme des adversaires. Nous essayons de régler un problème commun.

Les Américains se sont dits d'accord en principe. Ce qu'il reste à faire, c'est de nous entendre sur la façon dont nous allons procéder et, des deux côtés, nous trouvons cela difficile. Cependant, les Américains ont accepté en principe, et c'est simplement là un exemple de ce que j'entends par mise en vigueur graduelle et garanties.

En ce qui a trait aux services réguliers, au trafic commercial normal, à partir du moment où la nouvelle entente entrera en vigueur, le gouvernement du Canada pourra obliger tous les transporteurs canadiens à offrir leurs services dans n'importe quelle ville du Canada et des États-Unis, tout sera permis. De même, les transporteurs américains pourront assurer toute liaison entre des villes canadiennes et américaines, sauf à partir des aéroports de Dorval à Montréal, Pearson à Toronto et de l'aéroport international de Vancouver, qui, vous comprendrez bien, sont les trois principaux aéroports du pays.

Les Américains ont accepté ce principe parce qu'ils reconnaissent qu'on doit prévoir une période de transition et des garanties de façon à permettre à l'industrie canadienne d'entrer dans la course, de faire concurrence et d'aborder ce genre d'entente avec espoir et optimisme.

En fait, ce que nous négocions actuellement à ce sujet, et il s'agit là seulement d'une des 16 ou 17 questions à l'étude, c'est la durée de cette période de transition avant que les transporteurs américains jouissent de tous les droits d'accès, la façon d'assurer cette transition entre leurs acquis, que nous allons protéger, et l'avantage dont ils jouiront après que l'on aura convenu d'une période où ils pourront avoir tous les

*[Text]*

United States to any point in Canada including Dorval, Pearson and Vancouver.

It is less simple than it sounds, but that is basically the issue that is being negotiated on scheduled services.

I said that there are two other key areas that I would like to cover as being at the heart of the negotiation. The second one is airport access.

Canadian carriers are remarkably restricted by the present agreement. Keep in mind that while about two thirds of the people who fly across the border are of Canadian origin, yet they fly on American aircraft. There is a disparity to begin with, but it is probably inevitable. That is way the market probably dictates that it shall be.

Canadian carriers, with the increased opportunities of an open regime, will be developing new service to places they are not allowed to fly to under the present agreement.

The trouble is that a lot of the places that are commercially viable, where there is a public demand, have highly congested airports with a genuine problem of access.

I can negotiate on behalf of the government access to all kinds of places in the United States, but if our carriers can't get into that airport, can't get gates, slots, counter facilities, then I have nothing for them. Therefore, the issue of assurances on access to airports is a crucial one for us and that takes different forms.

One is what I would call the generic issue of airport access; having an agreement which says airports on both sides of the border, in both countries, will be obliged to do the following things. Basically that boils down to obliging them to be non-discriminatory among carriers of different countries in there access. That is about all you can ask airports to do.

A separate aspect concerns the obligations of governments to ensure that carriers of the other country can get access. That is what I would call the generic aspect of access to airports; assurances that you can get into the airports.

There is a separate access problem turning out to be extremely difficult; the issue of slots. A slot is the right to land at an airport between time a and b, and usually that is an hour long. Then you get a separate slot, which is the right to take off again.

*[Traduction]*

droits. Autrement dit, les transporteurs américains pourront desservir n'importe quel aéroport aux États-Unis et au Canada, y compris ceux de Dorval, de Toronto et de Vancouver.

Le problème est moins simple qu'il n'y paraît, mais en gros, c'est la question que l'on négocie actuellement en ce qui concerne les services réguliers.

J'ai dit qu'il y avait deux autres problèmes clés que je voulais aborder qui font partie du coeur de la négociation. Le deuxième, c'est l'accès aux aéroports.

L'entente actuelle restreint énormément les transporteurs canadiens. Rappelez-vous bien que même si environ les deux tiers des personnes qui traversent la frontière en avion sont d'origine canadienne, il n'en demeure pas moins qu'elles empruntent les lignes aériennes américaines. Il y a bien sûr une disparité qui est probablement inévitable. C'est probablement la façon dont le marché dicte les choses.

Les transporteurs canadiens, qui jouiront de possibilités plus grandes dans un régime ouvert, vont offrir de nouvelles destinations pour lesquelles leurs services ne sont pas autorisés dans le régime actuel.

Mais le problème, c'est que beaucoup de ces endroits qui sont viables sur le plan commercial, là où la demande du public existe, ont des aéroports très congestionnés, ce qui rend leur accès très difficile.

Au nom du gouvernement, je peux négocier l'accès à tous les endroits aux États-Unis, mais si nos transporteurs ne peuvent pas accéder aux aéroports, ne peuvent pas obtenir de portes d'embarquement, de créneaux, d'espace pour les comptoirs, alors je n'ai rien à leur offrir. Par conséquent, le problème d'un accès assuré aux aéroports est pour nous crucial et revêt diverses formes.

L'une d'entre elles est ce que j'appellerais le problème générique de l'accès aux aéroports suivant une entente qui prévoirait que les autorités aéroportuaires des deux côtés de la frontière, dans les deux pays, devront être obligées de faire les choses suivantes. Fondamentalement, cela revient à les obliger à ne pas faire de discrimination à l'endroit de transporteurs de pays différents en ce qui concerne leur accès aux aéroports. C'est à peu près tout ce que l'on peut demander aux autorités aéroportuaires.

Un autre aspect, qui est différent, concerne l'obligation qui incombe aux gouvernements de s'assurer que les transporteurs de l'autre pays peuvent avoir accès aux aéroports. C'est ce que j'appellerais l'aspect générique de l'accès aux aéroports, c'est-à-dire l'assurance que l'on peut accéder à l'aéroport.

Mais il y a un autre problème distinct concernant l'accès et qui s'avère extrêmement difficile, c'est celui des créneaux. Un créneau, c'est le droit d'atterrir à un aéroport entre telle et telle heure, et habituellement il faut compter une heure. Ensuite, il faut obtenir un créneau différent, qui est le droit de décoller.



*[Text]*

In Canada, only Pearson Airport in Toronto is slot controlled because of the congestion.

In the United States there are four; John F. Kennedy and La Guardia in New York, Chicago's O'Hare and Washington's National. For transborder services, Kennedy Airport is not a particularly relevant airport. The other three are relevant for transborder service. Washington's National has no service from Canada at present. All four are slot controlled, but they fall into different categories and therefore they present us with different problems.

I will disregard John F. Kennedy in New York because for transborder services it is largely irrelevant. Chicago's O'Hare is not a problem under the current rules because international services get slots on demand; produced by withdrawing them from domestic services.

The problem arises at La Guardia in New York and Washington National where there has for years existed a buy-sell rule. To get a slot you have to buy it, and they are extraordinarily dear. If you want a slot at usable times, not 3:00 a.m., it can cost you a \$1 to \$1.5 million and then you have to buy another one to take off again. If you are going to start a service, you may want five or six slots a day. You can see how many million dollars you are talking about already.

Cost is only part of the problem. Even if you were to stand in the middle of Washington, waving million dollar bills, you probably could not get slots because the carriers who have slots at usable times are not particularly interested in selling them to competitors unless they have to.

Also, the market for slots is not transparent. There is no requirement of transparency. Slots can be sold without an interested buyer even knowing that they were on offer. There is no requirement for unbundling them from other assets. In other words, when a bunch of slots come on the market, often it is because a carrier has failed or gone into bankruptcy. The slots that come up for sale are wrapped up with all kinds of stuff that the Canadian carrier doesn't want; gates, counter space, et cetera. It is a very difficult market.

We have been arguing, unsuccessfully to date, that since the only slot-controlled airport in Canada is Pearson and U.S. carriers can have slots free there, we should get introductory slots free. We recognize U.S. carriers at La Guardia and

*[Traduction]*

Au Canada, seul l'aéroport Pearson de Toronto contrôle les créneaux à cause de la congestion.

Aux États-Unis, quatre aéroports font la même chose: John F. Kennedy et La Guardia à New York, O'Hare à Chicago et l'aéroport national de Washington. En ce qui concerne les services transfrontaliers, l'aéroport John F. Kennedy n'est pas particulièrement pertinent, ce qui n'est pas le cas des trois autres. Aucun transporteur aérien canadien n'atterrit actuellement à l'aéroport national de Washington. Les quatre aéroports contrôlent les créneaux, mais ils forment des catégories différentes et présentent par conséquent pour nous des problèmes différents.

Je ne vais pas tenir compte de l'aéroport John F. Kennedy à New York parce qu'on n'y fait pas tellement de trafic transfrontalier. L'aéroport O'Hare de Chicago ne pose pas de problème selon les règles actuelles parce que les transporteurs internationaux peuvent obtenir des créneaux sur demande, créneaux que l'on obtient en les retirant aux transporteurs nationaux.

Le problème se pose à l'aéroport La Guardia à New York et à l'aéroport national de Washington où l'on a depuis des années ce que l'on appelle un système d'achat-vente. Pour obtenir un créneau, il faut l'acheter, et cela coûte extrêmement cher. Si vous voulez obtenir un créneau à une période pratique, non pas à 3 heures du matin, cela peut vous coûter de 1 à 1,5 million de dollars et il vous faut en acheter un autre pour décoller. Le transporteur qui souhaite mettre un service sur pied va vouloir acheter cinq ou six créneaux par jour. Vous pouvez imaginer combien de millions de dollars cela représente déjà.

Mais le problème, ce n'est pas seulement le coût. Même si vous deviez vous trouver en plein cœur de Washington à exhiber des millions de dollars, vous ne pourriez probablement pas obtenir de créneau parce que les transporteurs qui en ont à des périodes pratiques ne souhaitent pas particulièrement les vendre aux concurrents à moins d'être obligés de le faire.

En outre, le marché des créneaux n'est pas un marché transparent. Rien n'oblige à la transparence. Un créneau peut être vendu sans qu'un acheteur intéressé ne sache même qu'il était à vendre. Rien n'oblige à ce qu'ils soient vendus séparément d'autres éléments d'actif. Autrement dit, lorsqu'on met en vente un groupe de créneaux, c'est souvent parce que le transporteur n'offre plus le service ou qu'il a fait faillite. Les créneaux qui sont mis en vente sont jumelés à plein d'autres choses que ne veulent pas les transporteurs canadiens, comme des portes d'embarquement, des espaces pour les comptoirs, et cetera. C'est un marché très difficile.

Nous avons soutenu, sans succès jusqu'à ce jour, que puisque le seul aéroport où les créneaux sont contrôlés au Canada est l'aéroport Pearson et que les transporteurs américains peuvent y avoir à cet aéroport des créneaux gratuits,



*[Text]*

National are paying for slots and our carriers will be prepared to pay for their slots or try to buy slots.

We know that before the buy-sell system was introduced into those airports, the American carriers who were serving them got most of those slots for free. As an equitable competitive start-off position, Canadian carriers should be given an initial allocation of free starter slots. It is up to the U.S. government to figure out how to get those and give them. After that initial starting allocation, Canadian carriers will do their best to acquire the slots needed to serve those airports.

That is an extremely difficult issue for the U.S. government. If you like, we can talk more on the status of slots.

Therefore, scheduled services is one big area in the negotiation and airport access, the generic aspect and the slot aspect are in dispute resolution.

By interest and profession, you are interested observers of Canada's relationship with the United States in the trade field. You are also very conscious of the disputes and conflicts that arise on occasion in that relationship.

An aviation relationship is not all that different. Between all countries in the world there are apt to be genuine disputes of considerable economic importance in how an aviation agreement is executed or implemented.

The problem with the international aviation system is that aviation agreements throughout the world contain an arbitration clause to settle these disputes. It is a traditional clause which provides for a system that is so unwieldy, expensive and slow, that in the history of international civil aviation it has been very rarely invoked. It is not a readily usable means of settling your problems.

We have argued, and again, against initial reluctance on the American part, which is now changing, that these two countries have at hand a better way of solving disputes.

Whatever you may think of the Canada-U.S. Free Trade Agreement, most people would recognize that the dispute-settlement provisions of that agreement have not only been working, but have provided both sides with a degree of confidence and comfort in the implementation of the agreement. I am speaking of Chapter 18 of the free trade agreement, which provides for a panel system to resolve disputes. It is

*[Traduction]*

nous devrions, au départ, avoir nous aussi des créneaux gratuits. Nous reconnaissons que les transporteurs américains à l'aéroport La Guardia et à l'aéroport national de Washington paient leurs créneaux et nos transporteurs seront disposés à payer les leurs ou à tenter d'en acheter.

Nous savons aussi qu'avant la mise en place du régime achat-vente dans ces aéroports, les transporteurs américains qui les desservaient ont obtenu la plupart de ces créneaux gratuitement. Afin d'obtenir au départ un avantage concurrentiel équitable, les transporteurs canadiens devraient avoir un certain nombre de créneaux gratuits. C'est au gouvernement américain qu'il appartient d'établir la façon d'obtenir ces créneaux et de les accorder. Après cette répartition initiale, les transporteurs canadiens feront tout en leur pouvoir pour acheter les créneaux nécessaires afin de desservir ces aéroports.

C'est là un problème extrêmement complexe pour le gouvernement américain. Si vous le voulez, nous pourrions étudier plus en détail la question des créneaux.

Par conséquent, les services réguliers constituent un problème de taille dans la négociation, ainsi que l'accès aux aéroports; toutefois, l'aspect générique et la question des créneaux font l'objet d'un règlement de différends.

Par intérêt et par souci de professionnalisme, vous observez attentivement les relations commerciales entre le Canada et les États-Unis. Vous êtes également très conscients des différends et des conflits qui surgissent à l'occasion dans ce domaine.

Dans le secteur de l'aviation, les choses ne sont pas tellement différentes. Entre tous les pays du monde, on est susceptible de faire face à de véritables différends qui ont une importance économique considérable quant à la façon d'exécuter ou de mettre en oeuvre un accord sur l'aviation.

Le problème, en ce qui concerne l'aviation internationale, c'est que les ententes conclues dans le monde à ce sujet renferment une clause d'arbitrage permettant de régler les différends. Il s'agit d'une clause que l'on inclut toujours et qui prévoit un système qui est tellement lourd, coûteux et lent, que rarement, dans l'histoire de l'aviation civile internationale, on s'en est servi. Ce n'est pas un moyen pratique et facile de régler les problèmes.

Nous soutenons, et là encore après une résistance initiale de la part des Américains, qui est en train de disparaître, que nos deux pays disposent d'un meilleur moyen de régler les différends.

Peu importe ce que vous pensiez de l'accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis, la plupart s'entendent pour dire que le mécanisme de règlement des différends que renferme cet accord est non seulement efficace, mais qu'il donne aux deux parties une certaine confiance et une certaine assurance dans la mise en oeuvre de l'accord. Je parle ici du chapitre 18 de l'accord de libre-échange qui prévoit la

*[Text]*

faster, cheaper, more usable and more likely to be used to resolve disputes.

We have been arguing that — not that we think that it has to be transferred with all of its bells and whistles into the aviation agreement — perhaps a simplified version of that is required in this relationship. While traditional arbitration clauses may be good enough for other aviation agreements, there is no aviation relationship in the world as big or as complex as this one. It needs all the confidence and comfort in its implementation that we can give it.

I said there were three and a half issues. The half issue is what we call facilitation and much of that is pre-clearance. Facilitation is all of the things that are required in order to facilitate the movement of people and goods to and through airports.

One particular aspect of that in the Canada-U.S. relationship is pre-clearance, which exists in some, but not all Canadian airports. We have the right under the agreement to establish pre-clearance in U.S. airports. We have chosen not to do so and we can come back to that if you wish.

The problem is that the pre-clearance system at the present time works less than satisfactorily. All of you have, at one time or another had experience of it and I hope you had happy experiences. However, a lot of citizens have had less happy experiences. Our carriers frequently have unhappy experiences with it. It is not working as well as it should. It is not being as facilitative as it should.

Under a new agreement we expect there will be a lot more transborder movement. The present working of the pre-clearance system is not likely to make it possible to implement pre-clearance for a new expansive agreement without discriminatory effects arising.

This is not necessarily going to be intentional discrimination, but the U.S. Custom Service and the Immigration Naturalization Service, if they are not able to handle all of the pre-clearance that they should, are going to have to make some choices as to what they do and what they do not. It is difficult to imagine those choices being made without perhaps involuntary discriminatory effects on Canadian carriers.

We have an area there to be addressed and improved.

I will focus just on those four, but they are only four of about 17 very complex issues in the negotiation.

*[Traduction]*

création d'un groupe d'experts chargés de régler les différends. Il s'agit d'un système plus rapide, moins coûteux, plus pratique et plus susceptible d'être utilisé pour régler les différends.

Non pas que nous croyons que ce système devrait être intégré de toutes parts à une entente sur l'aviation, mais nous estimons qu'une version simplifiée de ce système pourrait être nécessaire. Bien que les clauses habituelles d'arbitrage puissent être suffisamment efficaces dans d'autres ententes sur l'aviation, aucun autre trafic aérien au monde n'est aussi important et aussi complexe que celui qui se fait entre le Canada et les États-Unis. Il faut donner aux parties prenantes à cet accord toute la confiance et toute l'assurance possibles pour veiller à sa mise en oeuvre.

J'ai dit qu'il y avait trois problèmes et demi. Le demi, c'est ce que nous appelons la facilitation dont une grande partie consiste en du prédédouanement. La facilitation, ce sont toutes les choses qui sont nécessaires pour faciliter le mouvement des personnes et des biens à destination des aéroports et dans les aéroports.

L'un des aspects de ce problème, c'est le prédédouanement, qui existe dans certains aéroports canadiens seulement. En vertu de l'entente, nous avons le droit de faire du prédédouanement dans les aéroports américains. Nous avons choisi de ne pas le faire et nous pourrions revenir à cette question, si vous le voulez.

Le problème, c'est qu'actuellement, le système de prédédouanement ne fonctionne pas de façon satisfaisante. Tout le monde a eu, à un moment ou à un autre, l'expérience du prédédouanement et j'espère que pour vous, l'expérience a été heureuse. Cependant, beaucoup de citoyens ont vécu des situations contraires. Nos transporteurs ont souvent des expériences malheureuses avec le prédédouanement. Le système ne fonctionne pas aussi bien que prévu. Il ne facilite pas autant les choses qu'il devrait le faire.

Dans le cadre d'une nouvelle entente, nous prévoyons que les mouvements transfrontaliers vont s'intensifier de beaucoup. Si l'on ne modifie pas le système actuel de prédédouanement, il sera probablement impossible de l'appliquer dans une nouvelle entente élargie sans faire de discrimination.

On n'agira pas nécessairement de façon délibérée, mais, au service des douanes et de naturalisation des États-Unis, si on n'est pas en mesure de procéder à tout le prédédouanement que l'on est tenu de faire, on va devoir effectuer certains choix. Il est difficile d'imaginer que l'on fera ces choix sans, peut-être bien involontairement, exercer une certaine discrimination à l'endroit des transporteurs canadiens.

Nous avons là un problème qui doit être examiné et réglé.

Je vais m'attacher à ces quatre problèmes seulement, mais ce ne sont que quatre des dix-sept questions très complexes qui font partie de la négociation.



*[Text]*

We have had 12 negotiating rounds, the first were exploratory. They started in April 1991 and the last was in December 1991. I was not involved then. They were intended to clarify intentions on both sides, establish that there were common objectives so negotiation could be promisingly conducted and to set out what we were going to negotiate.

Since then there have been nine substantive rounds and a lot of progress has been made. I have sketched the principal areas we have been negotiating on scheduled services, the concept of phasing, safeguards, how long the phasing is going to be and how you build it. The two sides have been progressing promisingly, with positions coming closer. I think there is an achievable agreement.

On airport access, initially the American side was unpersuaded that there was a problem that needed solving. Now they agree that the agreement will have to contain provisions on airport access. We are not very far apart in determining what those elements of the agreement have to do and say.

On slots, however, we are very far apart. The American position is that the demand for initial free slots cannot be met. We have a serious problem in the negotiation which we have to rethink.

We have made a lot of progress on dispute resolution. From an initial view by the American side that the traditional clauses of arbitration and aviation agreements were good enough for everybody, they have now agreed in our last rounds that the FTA Chapter 18-model, as a process for settling disputes, is appropriate. We have been negotiating how to build it.

Finally, facilitation is a difficult issue because it is bound up not only in the will of the American government to provide the resources necessary for pre-clearance, but also in the appropriations process. Therefore, it is dependent upon a congressional process that goes beyond the control of the U.S. government. It is an issue which will not be easy to resolve.

Nevertheless, on the whole of the negotiation, leaving aside those 13 other subjects, the two sides have come promisingly toward each other's positions. A deal which is in the interest of both countries, the Canadian travelling public, business and of carriers, is achievable.

*[Traduction]*

Nous avons tenu jusqu'à maintenant 12 séries de négociations, les premières étant des séances exploratoires. Les travaux ont commencé en avril 1991 et la dernière séance a eu lieu en décembre de la même année. Je n'y participais pas. Elles visaient à clarifier les intentions des deux parties, à établir les objectifs communs si bien que la négociation pouvait être menée de façon prometteuse et que nous pouvions décider ce sur quoi nous allions négocier.

Depuis, on a tenu neuf séries importantes de négociations et nous avons réalisé beaucoup de progrès. J'ai esquissé les principales questions que nous avons négociées en ce qui concerne les services réguliers, la question de la mise en vigueur graduelle, les garanties, le délai nécessaire pour procéder à cette mise en vigueur graduelle et la façon de l'élaborer. Les deux parties ont fait des progrès prometteurs, les positions de l'une et l'autre se rapprochant. Je pense que l'on pourra en venir à une entente.

En ce qui concerne l'accès aux aéroports, au départ, les Américains n'étaient pas convaincus qu'il y avait un problème à régler. Aujourd'hui, ils reconnaissent que l'entente devra renfermer certaines dispositions à ce sujet. Nous ne sommes pas très loin d'en arriver à établir quels éléments devront être inclus dans l'entente et quels seront leurs objectifs.

Pour ce qui est de la question des créneaux, cependant, nos positions sont très éloignées. Les Américains estiment que la demande de créneaux gratuits au début de la mise en oeuvre de l'entente ne peut être acceptée. Nous avons un grave problème de négociation que nous devons repenser.

Nous avons accompli beaucoup de progrès sur la question du règlement des différends. Au départ, les Américains estimaient que les clauses traditionnelles d'arbitrage incluses dans les ententes sur l'aviation étaient suffisantes pour tout le monde, mais ils ont reconnu, au cours des derniers cycles de négociations, que le modèle établi à partir du chapitre 18 de l'Accord de libre-échange pourrait être un modèle approprié pour le règlement des différends. Nous négocions actuellement sur la façon d'élaborer ce modèle.

Enfin, la facilitation est un problème difficile parce qu'il n'appartient pas seulement au gouvernement américain de fournir les ressources nécessaires pour le prédédouanement, le problème, c'est aussi l'affectation des crédits nécessaires. Par conséquent, la solution de ce problème est entre les mains du congrès sur lequel le gouvernement américain n'exerce aucun contrôle. C'est là une question qui ne sera pas facile à régler.

Néanmoins, en ce qui concerne la négociation dans son ensemble, en mettant de côté les treize autres questions, les deux parties se sont rapprochées, et cela est prometteur. Il sera possible de conclure une entente qui ira au mieux des intérêts des deux pays, du public voyageur, des entreprises et des transporteurs canadiens.



*[Text]*

The negotiations have been on hold for some months now. Our last round was in Washington in December, two weeks before Christmas. Both sides hoped we could negotiate to a conclusion by the January 20 change of administration in the U.S.

We had hoped that there would be a January round to wrap things up. However, at the December round the U.S. side lost its stakeholder support for negotiating to a conclusion within the mandate life of the Bush administration. While we stand ready to resume the negotiation as quickly as possible, we have not succeeded.

There are a number of reasons, some of which are process. After any change in the U.S. administration, there is an extended period before senior policy people are appointed to positions, which in our political system do not have to be reappointed since they are senior civil servants who normally stay in place. In the U.S. system, sometimes it takes a while for senior policy people to be put in place and not all of the relevant people for this kind of negotiation are in place.

Another process aspect is that President Clinton has set up a national commission on the aviation industry with a 90-day clock for its final report. It started ticking May 19.

Those 90 days do not mean that the U.S. cannot negotiate with its foreign partners, and in fact they are having to negotiate with some. However, it probably constitutes a certain disincentive to negotiate pending the recommendations of that commission unless there is a really strong reason.

There are also interest and industry issues. Bear in mind we have not been negotiating in particularly easy circumstances.

We have been negotiating during the course of a recession. We have been negotiating in dramatic economic circumstances for carriers. Last year our 10 major carriers lost \$1 million and \$700,000 respectively and U.S. carriers lost \$1.7 billion.

These are not easy times for a negotiation, and the industry is shifting. In the first part of our negotiation, American carriers were entering serious economic difficulty and filing for protection under the bankruptcy act.

In the latter part of the negotiation our carriers were going through the economic difficulty and the structure of the industry has been evolving. That has caused uncertainty on the part of some American carriers. They consider the volatility of

*[Traduction]*

Les négociations sont suspendues depuis quelques mois maintenant. Notre dernière série a eu lieu à Washington en décembre, deux semaines avant Noël. Les deux parties espéraient pouvoir conclure une entente avant le changement de gouvernement aux États-Unis qui a eu lieu le 20 janvier.

Nous espérons pouvoir tenir une séance de négociation en janvier pour conclure le tout. Cependant, à la série de décembre, les États-Unis ont perdu l'appui qu'ils avaient pour négocier une entente dans le cadre du mandat du gouvernement Bush. Même si nous sommes disposés à reprendre les négociations le plus rapidement possible, nous n'y avons pas réussi.

Et cela, pour plusieurs raisons, notamment un problème de processus politique. Chaque fois qu'on change de gouvernement aux États-Unis, il faut compter beaucoup de temps avant que les hauts fonctionnaires soient désignés, ce qui n'est pas le cas ici, car les hauts fonctionnaires restent normalement en poste et on n'a pas besoin de procéder à de nouvelles nominations. Dans le système américain, parfois, il faut compter un bon moment avant que les hauts fonctionnaires soient en place; or, tout le monde n'a pas encore été désigné pour procéder à la négociation actuellement.

Autre problème: le président Clinton a créé une commission nationale sur l'industrie aéronautique qui doit présenter son rapport final dans les 90 jours. Elle a entrepris ses travaux le 19 mai.

Pendant cette période, cela ne veut pas dire que les États-Unis ne peuvent pas négocier avec leurs partenaires étrangers, en réalité, ils doivent le faire avec certains. Cependant, cela n'incite probablement pas le gouvernement à négocier en attendant les recommandations de la commission, à moins d'avoir une très bonne raison de le faire.

Il y a aussi des problèmes concernant les taux d'intérêt et l'industrie. Il ne faut pas oublier que nous ne négocions pas dans des circonstances particulièrement faciles.

Nous négocions en pleine période de récession. Nous négocions dans des circonstances économiques difficiles pour les transporteurs. L'an dernier, nos deux principaux transporteurs ont respectivement perdu 1 million et 700 000 dollars, alors que les transporteurs américains ont essuyé des pertes de 1,7 milliard de dollars.

Ce n'est pas une période facile pour une négociation, et l'industrie est changeante. Durant la première partie de nos travaux, les transporteurs américains commençaient à éprouver des difficultés économiques graves et à se placer sous la protection de la loi de la faillite.

Au cours de la dernière partie de la négociation, c'était au tour de nos transporteurs de traverser une période économique difficile tout en devant s'adapter à la structure de l'industrie en pleine évolution. Cela a causé de l'incertitude chez certains

[Text]

the industry structure — between the U.S. and two Canadian carriers — as cause enough to make a pause in negotiations a wise move.

That is not my view. We seek to resume the negotiation as quickly as possible and hopefully that will be soon.

I should stop there. You said 20 or 25 minutes, senator. I hope I did not go too much over that.

**The Chairman:** You did not and your introductory remarks were very, very helpful and illuminating.

I call on senators Graham and Forrestall who have questions.

**Senator Graham:** Thank you, Mr. Chairman. I want to add my words of welcome to Ambassador Molgat who has represented us with great distinction in many areas of the world.

I noticed his biography indicates that he is from a part of Manitoba, Ste. Rose du Lac. We have a colleague in this place who has the designation of Ste. Rose and without wanting to damage your reputation, I wanted to note that our colleague, Senator Molgat, is out of the country. I do not know whether he would have come to this committee hearing today or not.

**Senator MacDonald:** He will not be back until next week.

**Senator Graham:** Could you tell us something about your team? How many are on the team and to whom do you report in Canada?

**Mr. Molgat:** Yes, senator, thank you. May I take exception to one thing you said. You called me Ambassador Molgat, and I discussed this with Senator Oliver at the beginning of the sessions. Americans, when they have been ambassador, carry the title, as far as I know, for the rest of their life.

**Senator Graham:** Yes, they do.

**Mr. Molgat:** It has historically never been regarded as an honorific title in Canada, it has been regarded as a job. When you stop holding the job you stop carrying the title. Therefore, my colleagues and I, revert to Mr., Ms, Miss or Mrs. when we stop being ambassadors. It is a tradition to which I am attached.

**Senator Graham:** Can you tell us then what your correct title is?

**Mr. Molgat:** I think Mr. suits me better than Miss, Mrs. or Ms.

**Senator Graham:** Do you have a designation as chairman of negotiations?

[Traduction]

transporteurs américains pour qui la volatilité de la structure industrielle, entre les transporteurs américains et deux transporteurs canadiens, est suffisamment importante pour interrompre les négociations, décision qu'ils considèrent sage.

Je ne suis pas d'accord. Nous tentons de reprendre les négociations le plus rapidement possible, et nous l'espérons, très bientôt.

Je devrai m'arrêter ici. Vous avez dit 20 ou 25 minutes, sénateur. J'espère que je n'ai pas trop dépassé mon temps.

**Le président:** Non, et vos remarques ont été très utiles et très informatives.

Je cède maintenant la parole aux sénateurs Graham et Forrestall qui ont des questions.

**Le sénateur Graham:** Merci, monsieur le président. Je tiens à ajouter que je souhaite la bienvenue à M. l'ambassadeur Molgat qui nous a représentés avec beaucoup de distinction dans de nombreuses régions du monde.

Je vois dans sa biographie qu'il vient d'une région du Manitoba qui s'appelle Ste. Rose du Lac. Nous avons un collègue au Sénat qui vient de cet endroit et sans vouloir porter atteinte à votre réputation, je tenais à faire remarquer que notre collègue, le sénateur Molgat, est à l'extérieur du pays. Je ne sais pas s'il aurait assisté à la séance du comité aujourd'hui ou non.

**Le sénateur MacDonald:** Il ne sera pas de retour avant la semaine prochaine.

**Le sénateur Graham:** Pourriez-vous nous parler un peu de votre équipe? Combien compte-t-elle de membres et à qui faites-vous rapport au Canada?

**M. Molgat:** Oui, sénateur, merci. Cependant, je vais rectifier ce que vous avez dit. Vous m'avez appelé ambassadeur, et j'en ai discuté avec le sénateur Oliver au début de la séance. Les Américains, lorsqu'ils ont été ambassadeurs, conservent le titre, à ce que je sache, pour le reste de leur vie.

**Le sénateur Graham:** C'est juste.

**M. Molgat:** Au Canada, on n'a jamais considéré cela comme un titre honorifique, on perçoit le poste d'ambassadeur comme un emploi. Lorsque vous cessez d'occuper le poste, vous cessez de porter le titre. Par conséquent, mes collègues et moi revenons à monsieur, madame ou mademoiselle lorsque nous cessons d'être ambassadeurs. C'est une tradition que je respecte.

**Le sénateur Graham:** Pouvez-vous nous dire comment vous appeler alors?

**M. Molgat:** Je pense que monsieur me convient mieux que madame ou mademoiselle.

**Le sénateur Graham:** Est-ce que vous avez un titre en tant que président des négociations?



[Text]

**Mr. Molgat:** No. I am Chief Air Negotiator for Canada.

First of all my mandate. I negotiate on the basis of a negotiating mandate which is given me by cabinet, which cannot easily guide me every step of the way, so there are three lead ministers who are designated as being those to whom I turn for whatever interim guidance I need. They are the Minister of Transport, Mr. Corbin, the Secretary of State for External Affairs, Mrs. McDougall and the Minister of Industry Science and Technology and Minister for International Trade, Mr. Wilson. My team.

It is different on the American side. There is a Canada-U.S. project team which does virtually nothing else. Per force it has to do other things as well because these are people who have been picked out of their existing functions and they cannot divest themselves of all their ongoing functions. However, at the times when it is required, they are full-time Canada-U.S. negotiations people and are composed of the Department of Transport, the National Transportation Agency and the Department of External Affairs. I am of the department, but the department as well is a part of the process.

The negotiating delegation is unusual partly due to this Parliament. I mentioned the parliamentary committee of late 1990. One thing it recommended was that the negotiating delegation be broadened. Traditionally, negotiating delegations have been composed of External Affairs, Transport and National Transportation Agency. This case reflects the parliamentary committee's recommendation.

Representatives have been added to the group, the Association of Canadian Airport Communities, from organized labour, municipalities and carriers. It is a much broader composition of delegation than is usual in Canadian negotiating delegations.

**Senator Graham:** Do the recommendations of the NTARC, the National Transportation Agency Review Commission, come into play with respect to your negotiations?

**Mr. Molgat:** They have not. A whole lot of things are going on in the background, very much part of the atmospherics but not necessarily part of the substance.

For example, the most recent developments on aviation structure has been the National Transportation Agency's decision of last week with respect to AMR, PWA. Certainly, in

[Traduction]

**M. Molgat:** Non, je suis négociateur en chef des accords aériens pour le Canada.

D'abord, mon mandat. Mon mandat de négociation m'a été donné par le Cabinet, qui ne peut pas toujours me guider facilement à chaque étape du travail à faire, si bien qu'on a désigné trois ministres importants à qui je m'adresse pour obtenir les orientations provisoires dont j'ai besoin. Il s'agit du ministre des Transports, M. Corbin, de la secrétaire d'État aux Affaires extérieures, Mme McDougall et du ministre de l'Industrie, de la Science et de la Technologie, de même que du Commerce international, M. Wilson. Et maintenant, mon équipe.

Mon équipe est différente de celle des Américains. Ici, nous avons une équipe de recherche Canada-États-Unis qui s'occupe presque exclusivement de la négociation. Par la force des choses, les gens qui la composent doivent exécuter d'autres tâches parce que ce sont des personnes qui ont été choisies pour faire partie de l'équipe, qui sont détachées de leurs fonctions mais qui ne peuvent délaissé complètement leur poste. Cependant, au moment où on a besoin de ces gens, ce sont des négociateurs à plein temps de l'équipe Canada-États-Unis qui proviennent du ministère des Transports, de l'Office national des transports et du ministère des Affaires extérieures. Je suis rattaché aux Affaires extérieures, mais le ministère fait également partie du processus.

La composition de la délégation est un peu inhabituelle en partie à cause de notre Parlement. J'ai parlé du comité parlementaire qui a été créé à la fin des années 1990. Ce comité a recommandé, entre autres choses, que l'on accroisse la taille de la délégation. Les délégations de négociation se composent toujours de représentants du ministère des Affaires extérieures, des Transports et de l'Office national des transports. Voilà qui tient compte de la recommandation du comité parlementaire.

D'autres se sont ajoutés au groupe, notamment des représentants de l'Association des communautés aéroportuaires canadiennes, des syndicats, des administrations municipales et des transporteurs. La délégation est beaucoup plus vaste que ne le sont habituellement les délégations canadiennes de négociation.

**Le sénateur Graham:** Est-ce que dans les négociations, on tient compte des recommandations de la Commission d'examen de l'Office national des transports?

**M. Molgat:** Non. Il se passe beaucoup de choses en coulisses, qui entourent la négociation mais qui n'en forment pas nécessairement la substance.

Par exemple, la décision qu'a rendue l'Office national des transports la semaine dernière au sujet d'*American Airlines* et de PWA constitue l'un des événements les plus récents



[Text]

the atmospherics of the negotiation, that kind of issue is present.

In terms of substance it does not intrude very much because the core issue, if you take scheduled services as an example, is whether, in order to achieve an open regime, Canadian industry requires a period of phasing and safeguards. Whether or not alliances such as PWA, American Airlines or Air Canada, Continental take place does not, in my view, substantially affect the negotiation.

Those alliances are going to have commercial and market benefits for the Canadian and American carriers, but they do not alter the structural competitive disadvantage of our industry. Our carriers are still a lot smaller and more vulnerable in the competitive market than the Americans, even with the alliances.

With all respect to the National Transportation Agency and its decision, whether it allows or disallows that kind of alliance, my basic need in the negotiation. It is to achieve real phasing and safeguards as the means whereby we render compatible the objective of better service for Canadians; businesses, cities and carriers. That need is still there.

**Senator Graham:** So the objectives have not changed in any way as a result of proposed restructuring or restructuring that has already happened?

**Mr. Molgat:** No, sir.

**Senator Graham:** Can you tell us something about the other side of the team, the U.S. side? To whom do they report? What is the composition of that team?

**Mr. Molgat:** The situation has changed because of the new administration in the U.S.

On the Canadian side there is a Canada U.S. project team which largely does only that. That is not the case on the American side. They have a bureaucratic system which is perfectly respectable; it is just different from ours. It is the same group which handles negotiations with Canada and everybody else. The people at the bureaucratic level, who are working on the Canada-U.S. negotiation this week, say they will be working on the U.S.-Britain negotiation or the U.S.-German negotiation next week.

In terms of their reporting relationship, the U.S. Department of State and the U.S. Department of Transportation are the key policy departments. Therefore, U.S. negotiators are members of the Department of State just as ours are members of the

[Traduction]

concernant la structure de l'industrie aéronautique. Il ne fait aucun doute qu'une question semblable est présente dans la négociation.

En ce qui a trait au fond de la négociation, cela n'a pas tellement d'importance parce que le problème clé, si vous parlez des services réguliers par exemple, c'est de savoir si, dans un régime ouvert, l'industrie canadienne a besoin d'une période de transition pour la mise en vigueur graduelle et l'obtention de garanties. Qu'il y ait ou non des alliances comme celles de PWA, *American Airlines* ou Air Canada et Continental, à mon avis, cela ne change pas vraiment grand-chose à la négociation.

Ces alliances vont représenter des avantages commerciaux pour les transporteurs canadiens et américains, mais cela ne change rien au désavantage structurel et concurrentiel auquel fait face notre industrie. Nos transporteurs sont toujours beaucoup plus petits et plus vulnérables à la concurrence que les Américains, même avec la conclusion de ces alliances.

Avec tout le respect que je dois à l'Office national des transports et aux décisions qu'il prend, qu'il permette ou non ce genre d'alliance, cela ne change rien à mon besoin premier en matière de négociation qui est d'obtenir une période de transition au cours de laquelle on assistera à la mise en vigueur graduelle de l'accord et où on offrira de vraies garanties qui nous permettront d'atteindre notre objectif, c'est-à-dire offrir un meilleur service aux Canadiens, aux entreprises, aux villes et aux transporteurs. Ce besoin-là est toujours présent.

**Le sénateur Graham:** Donc, les objectifs n'ont pas changé du tout par suite de cette restructuration proposée ou de cette restructuration qui a déjà été faite?

**M. Molgat:** Non, monsieur.

**Le sénateur Graham:** Pouvez-vous nous parler un peu de l'équipe des États-Unis? À qui ces gens-là font-ils rapport? Quelle est la composition de cette équipe?

**M. Molgat:** La situation a changé à cause du nouveau gouvernement aux États-Unis.

Du côté canadien, on a une équipe de recherche Canada-États-Unis qui s'occupe presque exclusivement de la négociation. Ce n'est pas le cas du côté des Américains. Leur structure administrative est parfaitement respectable, mais différente de la nôtre. C'est le même groupe qui s'occupe des négociations avec le Canada et tous les autres. Les fonctionnaires, qui travaillent à la négociation Canada-États-Unis cette semaine, pourront très bien être affectés à la négociation États-Unis-Grande-Bretagne ou États-Unis-Allemagne la semaine prochaine.

Et c'est principalement au département d'État et au département du Transport des États-Unis qu'ils doivent rendre des comptes. Par conséquent, les négociateurs américains font partie du département d'État tout comme les nôtres relèvent

[Text]

Department of External Affairs. However, their responsibility is to those two secretaries, the Secretary Transportation and the Secretary of State.

President Clinton has established a slightly different system. Whereas you had those two departments as the controlling departments for the policy purpose in the past, now international aviation policy will be guided by a working group which will be chaired by an officer of the National Economic Commission, a White House level institution, composed of the Departments of Transport, State, Commerce and the Office the U.S. Trade Representative.

They have produced a substantially modified guidance system with the announced purpose, as described by the U.S. Transportation Secretary when he announced this. The purpose is to ensure U.S. aviation policy is not formulated and applied in a void, but is kept in step with U.S. trade policy.

**Senator Graham:** Mr. Chairman, I just have two other questions for this round.

You mentioned Chapter 18 in the FTA and how useful that has been so far in your opinion with respect to resolving disputes. Perhaps you would recall that when the FTA was discussed and debated in both houses in Canada, the major objections, if I recall correctly, raised by those who opposed the FTA were that we were not getting, in our opinion, guaranteed access to the United States market and there was not a binding dispute settlement mechanism. You said that Chapter 18 has worked quite well so far.

If, for instance, Air Canada has access now to La Guardia and O'Hare, which you mentioned, perhaps Newark, which is becoming a new burgeoning airport servicing the whole of New York and all its environs, do we have guaranteed access to those airport?

**Mr. Molgat:** As the negotiation stands, the American position is that the outcome will be to give us the right of access to those airports.

I qualify that in respect of one airport, which you did not mention, Washington National, but I will come back to that. And the position is that —

**Senator Graham:** But we do not have access to Washington National now.

**Mr. Molgat:** No, you cannot, for the following reason. There is no customs presence at Washington National. It is a domestic airport.

**Senator Graham:** But we do have access to the three I mentioned?

[Traduction]

des Affaires extérieures. Cependant, ils sont redevables au Secrétaire aux Transports et au Secrétaire d'État.

Le président Clinton a créé un système légèrement différent. Auparavant, ces deux départements contrôlaient la politique concernant l'aviation, alors que maintenant la politique sur l'aviation internationale sera dirigée par un groupe de travail qui sera présidé par un représentant de la *National Economic Commission*, institution qui relève de la Maison-Blanche, et qui se compose des départements du Transport, d'État, du Commerce et du Bureau du représentant américain au commerce.

Les directives qu'on a données à ces négociateurs sont substantiellement différentes, comme l'a dit le Secrétaire au Trésor des États-Unis lorsqu'il a annoncé cette décision. Le but est de s'assurer que la politique des États-Unis en matière d'aviation ne soit pas formulée et appliquée dans le vide, mais qu'elle soit conforme à la politique commerciale de ce pays.

**Le sénateur Graham:** Monsieur le président, j'ai seulement deux autres questions.

Vous avez parlé du chapitre 18 de l'accord de libre-échange et dit à quel point vous estimiez qu'il était utile en ce qui concerne le règlement des différends. Peut-être vous rappellerez-vous que lorsqu'on a discuté de cet accord au Sénat et à la Chambre des communes, les principales objections, si ma mémoire est bonne, qui ont été soulevées par les opposants étaient que l'on ne nous garantissait pas suffisamment accès au marché des États-Unis et qu'il n'y avait pas de mécanisme exécutoire de règlement des différends. Vous dites que le chapitre 18 a été très efficace jusqu'à maintenant.

Si, par exemple, Air Canada a accès aux aéroports de La Guardia et d'O'Hare, dont vous avez parlé, peut-être à celui de Newark, qui est en train de devenir un aéroport de premier plan desservant tout New York et ses environs, est-ce qu'on va nous garantir l'accès à ces aéroports?

**M. Molgat:** À ce moment-ci de la négociation, les Américains estiment que le résultat sera de nous donner le droit d'accès à ces aéroports.

Mais je fais une réserve en ce qui concerne un aéroport, que vous n'avez pas mentionné, c'est-à-dire l'aéroport national de Washington auquel je vais revenir. Mais la position est que...

**Le sénateur Graham:** Mais on n'a pas accès maintenant à l'aéroport national de Washington?

**M. Molgat:** Non, pour la simple raison qu'il n'y a pas de poste de douane à cet aéroport. C'est un aéroport pour les vols intérieurs.

**Le sénateur Graham:** Mais nous avons effectivement accès aux trois dont j'ai parlé?



[Text]

**Mr. Molgat:** We have access to the other three and will continue to have access to them. The issue is the right of access.

The practical issue is, can our carriers get in and what protection do you need to get in.

You cannot ask these independent airport authorities to be obligated to do more than be non-discriminatory. You have to ask government to do its best to ensure that airports in their territory live to the obligation of being non-discriminatory. However, you cannot ask the airport to undertake an obligation that goes beyond non-discrimination.

The issue is what you can legitimately get the two governments to agree to as being their responsibility. This is where it ties into dispute resolution.

In our view the obligation of the two governments in that respect is to ensure that each others carriers have fair and equal opportunity to compete. That is a principle that has to be written into the agreement. If a carrier of whichever country seeking access to an airport of the other country finds that it is unable to get in, despite the fact that their airport is being non-discriminatory — it has got no room — then in our view it there is a two-level responsibility on that airport's government. It must ensure, by whatever means are within its legal power, that that airport has been non-discriminatory and has done what it could to give fair and equal opportunity to compete.

If that is the case, then in our view there is an obligation upon the government to assure fair and equal opportunity to compete. How it does that is its business. Let us say, that it is in a U.S. airport to which our carrier is being denied real access. We think that the agreement should provide our government the ability to go to the U.S. government to say: "We are not being allowed to compete. There is a dispute issue which we want to take it to dispute resolution."

Let's say we do and the panel finds that we are right. We have unreasonably been deprived of fair and equal opportunity to compete. Then there are two things that can happen. Either the government which is responsible makes it happen by whatever means or, as in trade disputes, the offended party can take retaliatory action, compensatory action, or it can be offered compensation by the other government. It works in trade law and trade relations. We do not see why it should not be made to work in aviation.

[Traduction]

**M. Molgat:** Oui, et nous allons continuer d'y avoir accès. Le problème, c'est le droit d'accès.

Le problème pratique est de savoir si nos transporteurs peuvent accéder à ces aéroports et de quelle protection ils ont besoin pour ce faire.

Le maximum que l'on puisse exiger des autorités aéroportuaires indépendantes, c'est de ne pas faire de discrimination. Il faut demander au gouvernement de déployer les meilleurs efforts possibles pour s'assurer que les aéroports relevant de leur compétence soient tenus de ne pas faire preuve de discrimination. Cependant, on ne peut pas demander à l'aéroport de s'astreindre à faire plus que cela.

Le problème, c'est de déterminer les responsabilités légitimes dont conviendront les deux gouvernements. Et c'est là qu'entre en jeu le processus de règlement des différends.

À notre avis, les deux gouvernements ont l'obligation de s'assurer que leurs transporteurs vont avoir une possibilité équitable et égale de faire concurrence. C'est un principe qui doit être inséré dans l'entente. Si un transporteur de l'un ou l'autre des deux pays demande accès à un aéroport et constate qu'il ne peut l'obtenir, en dépit du fait que l'aéroport n'exerce pas de discrimination, constate qu'il n'a pas de place, alors à notre avis, on a deux niveaux de responsabilités. Le gouvernement doit s'assurer, par tous les moyens dont il dispose légalement, que cet aéroport ne fait pas preuve de discrimination et qu'il a fait tout son possible pour donner une chance égale et équitable de faire concurrence.

Si tel est le cas, alors, nous estimons que le gouvernement a l'obligation d'assurer une possibilité équitable et égale de faire concurrence. Quant à savoir comment il doit s'y prendre, c'est à lui de décider. Supposons que notre transporteur se voit refuser l'accès à un aéroport des États-Unis. À notre avis, aux termes de l'entente, notre gouvernement devrait avoir la possibilité de dire au gouvernement des États-Unis que l'on ne nous permet pas de faire concurrence, et qu'il y a un différend que nous allons soumettre au mécanisme de règlement des différends.

Disons que c'est ce que nous faisons et que le groupe d'experts nous donne raison. Nous avons été déraisonnablement privés d'une chance égale et équitable de faire concurrence. Alors, deux choses sont possibles. Soit que le gouvernement qui est responsable prenne les moyens nécessaires pour corriger la situation, soit, comme dans les règlements de différends, que la partie touchée prenne des mesures de rétorsion, ou obtienne des arrangements de compensation, ou que l'autre gouvernement lui offre des compensations. C'est ainsi que les choses se passent en matière de droit commercial et dans le domaine des relations commerciales. Et nous ne voyons pas pourquoi cela ne devrait pas fonctionner dans le domaine de l'aviation.



[Text]

**Senator Graham:** Thank you.

My final question, Mr. Chairman, has to do with safety. How much attention is being paid to the safety aspects of the air industry in your negotiations?

**Mr. Molgat:** Safety and harmonization of safety and operating standards was a question in the negotiation at the beginning. In the early parts of the negotiation, cabotage — the right of a foreign airline to carry domestic traffic within another country such as an American carrier carrying traffic from Toronto to Vancouver — was on the table. If cabotage had been negotiated, there would have been an issue of ensuring that the safety standards that are applied are harmonized between the two countries.

The second reason why we were talking about harmonization at the beginning of the negotiation is what is called "specialty services." To oversimplify, these involve flights, but do not involve the transport of people or goods from one point to another; crop spraying, helicopter logging and construction, flight training, et cetera. The specialty services sector was being negotiated for, and that would have required harmonization of safety standards on the two sides of the border. However, two things happened in my negotiation.

It was agreed, just before I came in December 1991, that cabotage would be taken out of the negotiations; we would not seek to negotiate cabotage on either side.

The other was that the specialty services sector was negotiated to a conclusion in the North American Free Trade Agreement, before our agreement could do so.

Therefore, the two sectors that would require harmonization of safety standards have been taken out of the negotiation. As far as my negotiation is concerned, there is no reason that either side can see to go beyond the present system, whereby for transborder service we accept each others safety certifications.

**Senator Graham:** Thank you. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Senator Forrestall, please.

**Senator Forrestall:** Thank you, Mr. Chairman. Welcome, Mr. Molgat.

Following Senator Graham's comment, do I interpret what you said then to indicate that any attempt to negotiate the freedom rights has also been put to one side?

[Traduction]

**Le sénateur Graham:** Merci.

Monsieur le président, ma dernière question porte sur la sécurité. Dans vos négociations, quelle importance attachez-vous à l'aspect sécurité dans l'industrie aéronautique?

**M. Molgat:** Au début des négociations, il a été question de la sécurité ainsi que de l'harmonisation des normes régissant l'exploitation et la sécurité. Aux tout débuts de nos travaux, il a été question du cabotage, c'est-à-dire le droit accordé à une société d'aviation étrangère de faire du transport intérieur dans un autre pays, par exemple, une société américaine qui transporterait des gens de Toronto à Vancouver. Si le cabotage avait été négocié, il aurait fallu s'assurer que les normes de sécurité qui sont appliquées soient les mêmes pour les transporteurs des deux pays.

La deuxième raison pour laquelle nous discutons d'harmonisation au début de la négociation, c'était pour ce qu'on appelle les «services spécialisés». En termes simples, par services spécialisés, on entend les vols, mais non pas le transport de personnes ou de biens d'un point à un autre; il peut s'agir de pulvérisation agricole, de services d'hélicoptère liés à l'industrie forestière et à l'industrie de la construction, d'entraînement au pilotage, et cetera. Nous négocions le secteur des services spécialisés et pour cela, il aurait fallu harmoniser les normes de sécurité des deux côtés de la frontière. Cependant, deux choses se sont produites au moment de la négociation.

Tout juste avant que je n'entre en fonction en décembre 1991, il a été convenu que le cabotage ne ferait plus partie de la négociation, les deux pays se sont entendus pour ne pas négocier cette question.

L'autre chose qui s'est produite, c'est qu'on en est venu à une entente sur le secteur des services spécialisés dans l'accord de libre-échange, avant que nous puissions le faire nous-mêmes.

Par conséquent, les deux secteurs qui auraient nécessité une harmonisation des normes de sécurité ont été retirés de la négociation. En ce qui concerne ma négociation, les deux parties ne voient aucune raison de pousser la négociation au-delà du système actuel suivant lequel, pour les services transfrontaliers, chaque partie accepte les garanties de sécurité de l'autre.

**Le sénateur Graham:** Merci. Merci, monsieur le président.

**Le président :** Sénateur Forrestall, vous avez la parole.

**Le sénateur Forrestall:** Merci, monsieur le président. Je vous souhaite la bienvenue, monsieur Molgat.

Après avoir entendu les observations du sénateur Graham, dois-je comprendre que vous avez dit que toute tentative de négocier les droits de liberté a également été écartée?

[Text]

**Mr. Molgat:** No, freedom rights are still on the table. Perhaps I should explain a fifth freedom. A fifth freedom exercised by the U.S. in Canada would be an American carrier flying, say, from Chicago to Toronto and picking up Toronto traffic to carry it to a third country or a Canadian carrier flying from Toronto to New York and picking up New York traffic to take it to, let us say, Europe.

**Senator Forrestall:** Or an American using Canadian.

**Mr. Molgat:** It is on the table. It is a part of the American view, as it has been put to us, that an exchange of fifth freedom rights is an integral part of whole concept of "open skies." That is not our view. An exchange of fifth freedom rights is not a part of the initial vision of the open regime we have sought to negotiate.

We see, if Canadian carriers could exercise fifths in the United States, that would be a worthwhile element to help offset structural competitive disadvantages. We do not see it possible to envisage granting fifth freedom rights to U.S. carriers out of Canada.

In our view the realities of competition are such that you would not be able to achieve anything like an equitable competitive result if fifths were exchanged. There are some fifths now. We have fifth freedom rights out of Honolulu and San Juan. The Americans have fifths out of Gander, but they are not exercising them.

**Senator Forrestall:** They never did, did they?

**Mr. Molgat:** Out of Gander? I do not believe they did.

**Senator Forrestall:** That is interesting, particularly in light of what you see happening on a week to week basis. I would like to pursue that because I see at some point that is going to be a major buy off, or some kind of a quid pro quo has got to be found. It may be lucrative from our point of view, under the right circumstances, to pursue that by way of a payoff or something.

I want to come back to a very interesting question of access and slots. Slots are, Mr. Chairman, very essential to making economic and expansion into these areas. However, equally frustrating in terms of capturing market, is access to the gates. As we know, gates as opposed to the slots are not really all that

[Traduction]

**M. Molgat:** Non, les droits de liberté font encore l'objet de négociations. Peut-être devrais-je expliquer ce que l'on entend par la cinquième liberté. Par exemple, si les États-Unis exerçaient un droit de cinquième liberté au Canada, cela voudrait dire qu'un transporteur américain qui quitterait Chicago à destination de Toronto, par exemple, pourrait prendre des passagers ou des marchandises à Toronto pour les amener dans un pays tiers, ou encore un transporteur canadien qui décollerait de Toronto à destination de New York, pourrait prendre des passagers ou de la marchandise à New York pour les amener, disons, en Europe.

**Le sénateur Forrestall:** Ou un transporteur américain qui se servirait d'un transporteur canadien.

**M. Molgat:** Cette question fait l'objet de négociations. Comme on nous l'a dit, les Américains estiment que l'échange des droits de cinquième liberté fait partie intégrante de toute cette notion de «ciels ouverts». Nous ne sommes pas d'accord. L'échange des droits de cinquième liberté ne s'insère pas dans la vision initiale du régime ouvert que nous avons tenté de négocier.

Nous estimons que si les transporteurs canadiens pouvaient exercer un droit de cinquième liberté aux États-Unis, cela constituerait un élément intéressant pour leur permettre de compenser ce désavantage structurel et concurrentiel dont ils sont victimes. Nous ne croyons pas qu'il soit possible de songer à accorder un droit de cinquième liberté aux transporteurs américains à l'extérieur du Canada.

À notre avis, la réalité de la concurrence est telle qu'il serait impossible de créer un climat de concurrence équitable si l'on échangeait les droits de cinquième liberté. Certains de ces droits existent actuellement. Il y en a un au départ d'Honolulu et de San Juan. Les Américains ont un droit de cinquième liberté au départ de Gander, mais ils ne l'exercent pas actuellement.

**Le sénateur Forrestall:** Ils ne l'ont jamais exercé, n'est-ce pas?

**M. Molgat:** À partir de Gander? Je ne crois pas.

**Le sénateur Forrestall:** Voilà qui est intéressant, plus particulièrement en ce qui concerne les événements qui se produisent de semaine en semaine. J'aimerais que l'on explore un peu plus cette question parce que, à mon avis, à un moment donné, ces droits de cinquième liberté vont constituer un élément d'échange très important, une espèce de réciprocité qu'il faudra trouver. Si les circonstances le justifient, cela pourrait être rentable pour nous d'examiner cette question et d'en faire là un élément de compensation.

Je voudrais revenir à une question très intéressante concernant l'accès aux aéroports et les créneaux. Monsieur le président, les créneaux sont essentiels si l'on veut prendre de l'expansion dans ces secteurs. Cependant, l'accès aux portes d'embarquement est aussi frustrant car cela nous empêche de



[Text]

sellable and transferable. Nobody wants competition between 4 and 6:15.

Where do we stand on that? I think it is going to be a directed thing and I do not know how you can do that. What about the gate situation? The gate and parking?

**Mr. Molgat:** The problem is obviously the product of congestion and an airport like Chicago O'Hare can present significant gate problems.

The difficulty we anticipate for Canadian carriers in transborder service, with the exception of O'Hare, will be a slot difficulty.

The problem of slots at Washington National, which we certainly intend to acquire the right to serve and at New York La Guardia, is extremely serious. The problem with gates at those airports is one which appears considerably less preoccupied.

If we can have enforceable assurances of non-discriminatory treatment by the airport authorities, that should not be a problem. Our real problem is likely to be the ability — even if our carriers have the money and the work — to acquire slots at a usable time. That is not an O'Hare problem because at O'Hare you can get them without payment, but it is going to be a La Guardia and National problem.

**Senator Forrestall:** You are suggesting that you think it will be no problem to get a gate at 5 p.m., if we have a 5 p.m. block.

**Mr. Molgat:** If you have got the slot, the gate problem on the basis of enforceable non-discriminatory commitments will probably not be a problem.

**Senator Forrestall:** That is interesting. I hope that is true at Logan in Boston and I just —

**Mr. Molgat:** As I said, there are only four slot-controlled airports in the United States now, but that does not mean growing congestion will not create new ones.

**Senator Forrestall:** In this question of access you do not seem to have any major concern about parking. It is no problem on a 30-minute turnaround, but what about a two-and-a-half hour turnaround? Do you see any problems there?

**Mr. Molgat:** There may be problems, senator. I am not saying there will not be.

[Traduction]

pénétrer un marché. Nous savons que les portes d'embarquement, contrairement aux créneaux, ne sont pas aussi faciles à acheter et à transférer. Personne ne veut de concurrence entre 16 heures et 18 h 15.

Quelle est notre position là-dessus? Je pense qu'on va nous imposer des choses et je ne sais pas ce que vous pouvez faire. Qu'est-ce qui se passe pour les portes d'embarquement et les espaces de stationnement?

**M. Molgat:** De toute évidence, la difficulté vient de la congestion des aéroports et un aéroport comme celui d'O'Hare à Chicago risque de présenter de graves problèmes concernant les portes d'embarquement.

À l'exception de l'aéroport O'Hare, le problème que nous entrevoyons pour les transporteurs canadiens en matière de services transfrontaliers, ce sont les créneaux.

Le problème des créneaux à l'aéroport national de Washington, et nous avons certainement l'intention d'acquérir le droit de le desservir, et à l'aéroport La Guardia de New York, est extrêmement important. À ces deux aéroports, le problème des portes d'embarquement semble beaucoup moins préoccupant.

Si nous pouvons avoir l'assurance que les autorités aéroportuaires ne feront pas de discrimination, cela ne devrait pas être un problème. Notre difficulté réside probablement dans la possibilité, même si nos transporteurs ont l'argent et le trafic nécessaires, d'acquérir des créneaux à une période pratique. Le problème ne se pose pas à l'aéroport O'Hare parce que là, on peut obtenir ces créneaux sans payer, mais le problème va se poser à La Guardia et à l'aéroport national de Washington.

**Le sénateur Forrestall:** Vous dites qu'il ne sera pas difficile d'obtenir une porte d'embarquement à 17 heures si nous avons un bloc à cette heure-là?

**M. Molgat:** Si nous avons le créneau, si nous avons des ententes de non-discrimination, il ne devrait pas être difficile d'obtenir une porte d'embarquement.

**Le sénateur Forrestall:** C'est intéressant. J'espère qu'il en est de même à l'aéroport Logan de Boston et je...

**M. Molgat:** Comme je l'ai dit, il n'y a aux États-Unis actuellement que quatre aéroports où les créneaux sont contrôlés, mais cela ne veut pas dire que la congestion de plus en plus forte ne vas pas amener d'autres aéroports à en faire autant.

**Le sénateur Forrestall:** En ce qui a trait à l'accès aux aéroports, vous ne semblez pas très préoccupé par la question du stationnement. Le problème ne se pose pas s'il y a un temps d'arrêt de trente minutes, mais qu'est-ce qui advient quand il y a un temps d'arrêt de deux heures et demie? Est-ce que vous entrevoyez des problèmes à cet égard?

**M. Molgat:** Il pourrait y en avoir, sénateur. Je ne dis pas qu'il n'y en aura pas.



[Text]

**Senator Forrestall:** When I talk about problems, I mean how would we get assurances that our people are not going to have to walk four and a half miles from to check in.

**Mr. Molgat:** I understand the question.

I am not saying there will not be a problem there. I am saying that what we can legitimately ask and be — and have required of us is assurances that treatment of the other country's carrier on those issues will be non-discriminatory in relation to the treatment granted to our own carriers.

If a Canadian carrier at an American airport is effectively not being discriminated against in comparison to a Canadian carrier or an American carrier at a Canadian airport is not being discriminated against in comparison to a Canadian carrier, then they are sharing the difficulties of access to gates on an equal basis. We can hardly require the other side to commit to more than that. This makes it different from the slot issue.

**Senator Forrestall:** It does.

**Mr. Molgat:** The ability to be assured that discriminatory treatment will not deprive you of free and equality opportunity to compete, is the principle we must be prepared to grant. It is the principle we have to insist on requiring of the other side.

**Senator Forrestall:** That is more of a problem for us than for them because where in the hell do you buy counter space? It is nice to talk about it openly, but it is not all roses. It is a definable piece of geography and air space above it. Nobody wants to fly, as you say, after 7 p.m. or before 7 a.m.

**Mr. Molgat:** No. What we have to bear in mind as well, Senator, is that increasingly in Canada and in the United States, airports are now local airport authorities. They want the business and they are not seeking to limit traffic into their airport; they want more.

We can be assured there will be no discrimination and that those airports want the business and the service. There should be no expectation of attempts to deprive us of access by those airports because it would not be in their commercial interest.

**Senator Forrestall:** Has a question of reservation of slots and parking come up with respect to new construction and expansion?

**Mr. Molgat:** Not in my negotiation, senator.

[Traduction]

**Le sénateur Forrestall:** Et quand je parle des problèmes, je me demande comment vous allez obtenir l'assurance que les Canadiens ne vont pas devoir marcher quatre milles et demi pour aller s'enregistrer?

**M. Molgat:** Je comprends la question.

Je ne dis pas qu'il n'y aura pas de problèmes à cet égard. Je dis simplement que nous pouvons en toute légitimité demander — et nous attendre à ce qu'on nous demande la même chose — des assurances que l'on n'effectuera pas de discrimination à l'égard des transporteurs d'un autre pays au regard du traitement accordé à nos propres transporteurs.

Si effectivement, un aéroport américain n'exerce pas de discrimination à l'égard d'un transporteur canadien, pas plus qu'un aéroport canadien ne le fait avec un transporteur américain, à ce moment-là, chacun partage également les difficultés d'accès aux portes d'embarquement. Nous pouvons à peine demander à l'autre partie de s'engager à faire plus. Cependant, le problème des créneaux se pose de façon différente.

**Le sénateur Forrestall:** Effectivement.

**M. Molgat:** La possibilité d'être assurés qu'aucun traitement discriminatoire ne nous privera de la chance égale et équitable de faire concurrence, voilà le principe sur lequel nous devons être disposés à céder. Il s'agit également du principe que nous devons faire endosser par l'autre partie.

**Le sénateur Forrestall:** Le problème se pose davantage pour nous que pour les Américains, parce que, bon sang, où peut-on obtenir de l'espace pour des comptoirs? C'est bien joli de parler de tout cela ouvertement, mais la situation n'est pas toujours rose. Il faut vraiment tenir compte d'un territoire géographique et d'un espace aérien précis. Personne ne veut décoller, comme vous le dites, après 19 heures ou avant 7 heures le matin.

**M. Molgat:** Non. Mais, sénateur, il ne faut pas oublier que de plus en plus, au Canada et aux États-Unis, la gestion des aéroports est confiée à des autorités locales qui veulent attirer les transporteurs et qui ne vont pas tenter de restreindre le trafic dans leur aéroport, au contraire.

Nous pouvons être assurés qu'il n'y aura pas de discrimination et que ces aéroports veulent faire des affaires et offrir le service. Je ne crois pas que ces aéroports vont vouloir nous priver de leur accès parce que cela ne serait pas dans leur intérêt, sur le plan commercial.

**Le sénateur Forrestall:** A-t-il été question de réservation de créneaux et de stationnement en ce qui concerne les nouvelles constructions et l'expansion?

**M. Molgat:** Non, sénateur, pas dans ma négociation.

[Text]

**Senator Forrestall:** There has been no suggestion either, then, of Canadian interest in construction or building or seeking permission to go ahead for the development of new airport systems and structures in the United States?

**Mr. Molgat:** No.

**Senator Petten:** That you, Mr. Chairman. I will keep my questions down to just one.

Are we talking about going through customs when you refer to pre-clearance?

**Mr. Molgat:** Customs and immigration.

**Senator Petten:** I have not had any problem; it seems to work very well. You get there a little earlier, go through all these things, perhaps waiting a little longer inside, but when you get out the other end there is no problem. What is the problem?

**Mr. Molgat:** At the present time or the anticipated problem?

**Senator Petten:** Is there a problem now and what are the anticipated problems?

**Mr. Molgat:** There is a problem at the present time in a number of respects. Yes, pre-clearance is a considerable convenience for the southbound passenger if that passenger is departing from the city where it is offered. However, if you are flying from an external point, like Thunder Bay-Toronto to catch a charter, pre-clearance is a hurdle. If you do not want to run the risk of missing your charter and losing your money, you have to be at Toronto airport a lot earlier than you would if you did not have pre-clearance.

In competitive terms, look at it from the point of view of Canadian carriers as opposed to U.S. carriers. An American carrier, flying from a pre-clearance point to its hub, because of the power of the hub and spoke system, takes a passenger into the domestic arrivals part of its hub airport and connects that passenger to a connecting flight on its spoke system. That is, competitively, a considerable advantage to that carrier and it is not an advantage to the Canadian carrier who does not feed into its hub and spoke system because it does not have one.

Therefore, competitively it is viewed by Canadian carriers as being an advantage to the American carrier because of the hub and spoke system.

The future problem is different. Let us assume that a new Canadian-U.S.A. air transport agreement produces a significant increase of traffic, scheduled and chartered. Let us assume the worse-case scenario, that the U.S. does not find the means of increasing the resources; staff, inspection officials, overtime money and all the rest, to feed the pre-clearance system. By

[Traduction]

**Le sénateur Forrestall:** Alors, personne n'a parlé non plus de l'intérêt que pourrait avoir le Canada à construire ou à obtenir la permission de construire de nouveaux systèmes et de nouvelles structures aéroportuaires aux États-Unis?

**M. Molgat:** Non.

**Le sénateur Petten:** Merci, monsieur le président. Je ne vais poser qu'une seule question.

Quand vous parlez de prédédouanement, est-ce qu'il est question de douanes?

**M. Molgat:** Des douanes et de l'immigration.

**Le sénateur Petten:** Je n'ai jamais eu de problème, le système semble très bien fonctionner. Il faut arriver à l'aéroport un peu plus tôt, franchir toutes les barrières, et peut-être attendre un petit peu plus longtemps à l'intérieur de la zone d'embarquement, mais quand vous arrivez à l'autre bout, tout va très bien. Quel est le problème au juste?

**M. Molgat:** À l'heure actuelle ou dans l'avenir?

**Le sénateur Petten:** Y a-t-il un problème actuellement et en prévoit-on pour l'avenir?

**M. Molgat:** À certains égards, oui, il y en a. Oui, le prédédouanement est très pratique pour le passager à destination du Sud, à condition qu'il quitte une ville où on offre le service. Cependant, si vous partez d'un point extérieur, comme Thunder Bay pour prendre un vol nolisé à Toronto, le prédédouanement, c'est un obstacle. Si vous ne voulez pas courir le risque de manquer votre avion et de perdre votre argent, vous devez vous présenter à l'aéroport de Toronto beaucoup plus tôt que s'il n'y avait pas de prédédouanement.

En ce qui a trait à la concurrence, il faut voir la situation du point de vue des transporteurs canadiens par rapport aux transporteurs américains. Le transporteur américain, qui quitte un aéroport offrant le prédédouanement à destination de son aéroport plaque tournante, à cause de l'influence du système d'étoile, amène le passager dans sa section des arrivées des vols intérieurs et fait faire la correspondance sur un vol dans son système d'étoile. Sur le plan concurrentiel, ce transporteur jouit d'un avantage considérable alors que ce n'est pas du tout un avantage pour le transporteur canadien qui ne jouit pas de ce système d'étoile.

Par conséquent, sur le plan de la concurrence, les transporteurs canadiens considèrent le système d'étoile comme un avantage dont jouissent les transporteurs américains.

Quant à l'avenir, le problème est différent. Supposons que par suite d'une nouvelle entente sur le transport aérien entre le Canada et les États-Unis, on assiste à une augmentation importante du trafic, tant des vols réguliers que des vols nolisés. Supposons le pire, à savoir que les autorités américaines ne trouvent pas le moyen d'accroître les



[Text]

definition, on that assumption, not all of the planes that need to be or passengers who need and want, can be pre-cleared.

They are going to have to make choices. They are going to have say, "We will not provide pre-clearance except at certain hours, we will get priority to scheduled traffic over charters traffic or we will give priority to large aircraft over small aircraft."

All those are non-discriminatory statements, but in practice it is a Canadian carrier which will be the smaller aircraft will be Canadian.

Therefore, at the moment you do not have enough resources to make the system work in order to meet the demand, there are going to be choices to be made. It is hard to be confident that those choices, regardless of intention, will have a non-discriminatory effect.

**Senator Petten:** Thank you, Mr. Chairman.

**Senator MacDonald:** Mr. Chairman, I just have two questions.

Mr. Molgat, cabotage is kaput, off the table, out, gone?

**Mr. Molgat:** Cabotage is kaput, off the table and gone, senator.

I read the editorials of Canada's national newspaper as well. I know that there is an editorial view and indeed it is not only an editorial view in this country that in certain circumstances and during certain scenarios regarding the Canadian domestic industry, cabotage would be a desirable thing.

In my negotiation it was on the table initially. One catch about cabotage is that it is illegal under American law, so if we had been successful in negotiating cabotage, it would have required a change of legislation. However, that can presumably be done.

**Senator Forrestall:** To the Jones Act as well.

**Mr. Molgat:** But we took it off the table in December, 1991, with American agreement. We were pushing for cabotage rights for our carriers in the U.S. on a unilateral basis. It rapidly became clear that the U.S. was not prepared to grant unilateral rights to Canadian carriers to exercise cabotage in the U.S., while they would possibly have been prepared to have gone on envisaging the possibility of an exchange of cabotage rights.

[Traduction]

ressources, le personnel, les préposés à l'inspection, l'argent nécessaire pour payer les heures supplémentaires et tout le reste, afin de faire fonctionner le système de prédédouanement. Par définition, et selon cette hypothèse, on ne pourra pas procéder au prédédouanement de tous les avions ou de tous les passagers qui ont besoin de ce service et qui veulent en profiter.

Il va falloir faire des choix. Les autorités américaines vont dire: «Nous allons offrir le service de prédédouanement à certaines heures seulement, nous allons accorder la priorité aux vols réguliers par rapport aux vols nolisés ou encore nous allons accorder la priorité aux gros appareils plutôt qu'aux petits.»

En théorie, rien de cela n'est discriminatoire, mais en pratique, c'est le transporteur canadien qui va être le plus petit.

Par conséquent, actuellement, on n'a pas les ressources suffisantes pour que le système puisse répondre à la demande, on va devoir faire des choix. C'est dur de croire que ces choix, peu importants les intentions, ne se traduiront pas par une certaine forme de discrimination.

**Le sénateur Petten:** Merci, monsieur le président.

**Le sénateur MacDonald:** Monsieur le président, je n'ai que deux questions.

Monsieur Molgat, le cabotage, c'est fini, il n'en est plus question?

**M. Molgat:** Le cabotage, c'est fini, il n'en est plus question, sénateur.

J'ai lu les éditoriaux du quotidien national au Canada aussi. Je sais que certains éditorialistes chez nous, et ils ne sont pas les seuls à le penser, croient que dans certaines circonstances et dans certaines situations, le cabotage serait souhaitable pour les sociétés de transport intérieur.

Dans ma négociation, cette question a d'abord été mise sur la table. Un des problèmes, c'est qu'en vertu de la loi américaine, le cabotage est illégal. Donc, si nous avions réussi à négocier la question du cabotage, il aurait fallu changer la loi, ce qui peut se faire, j'imagine.

**Le sénateur Forrestall:** Il aurait fallu apporter des modifications à la loi intitulée *Jones Act* également.

**M. Molgat:** Mais nous avons, avec l'accord des Américains, décidé de retirer cette question des négociations en décembre 1991. Nous avons essayé d'obtenir un droit unilatéral de cabotage pour nos transporteurs sur le marché américain. Nous nous sommes vite rendu compte que les États-Unis n'étaient pas disposés à accorder, aux transporteurs canadiens, un droit unilatéral de cabotage aux États-Unis, alors qu'on peut supposer qu'ils étaient disposés à envisager la possibilité d'un échange de droits de cabotage.



[Text]

Since then the Minister of Transport has been asked, at least by the press, for the government's position on cabotage in respect of my negotiation. He has said it is off the table and stays off the table.

**Senator MacDonald:** I got the impression it took an excessively long period of time to say that it was off the table. I think I heard the Transport Minister Lewis at the time, talking about competition. I thought we were all going out of our minds. This seemed to be going on and on until finally somebody said it is off the table. Forget about it.

**Mr. Molgat:** Well, there were three exploratory rounds.

**Senator MacDonald:** Before you came aboard?

**Mr. Molgat:** Yes, and one substantive negotiating round before I came on board. I came aboard in February 1992 and the first substantive negotiation after the three exploratory rounds was December 1991. It was at that first substantive round in Denver that it was taken off the table.

**Senator MacDonald:** Can you tell us anything about this Montreal to Pittsburgh flight versus Ottawa to Pittsburgh flight and the decision made by the Minister of Transport? What is going on there?

**Mr. Molgat:** It is not my field, but touches on it. I can certainly give you what I believe to be the facts.

There are three routes at issue here of two different kinds. They have to be kept separate. There is the Montreal-Pittsburgh route to be flown by U.S. Air starting on August 1 of this year. Do not forget it, but set it aside because it is a different animal.

The other two are the same; the Ottawa-Pittsburgh and the Montreal-Cincinnati routes. The reason for the difference — I will dispose of the Montreal-Pittsburgh route first — arises from the main agreement between Canada and the U.S. The other two arise from a 1984 agreement which is called The Agreement on Regional Local and Commuter Services.

Under the main agreement there exists for the U.S. a Montreal-Cleveland route. There also exists in the agreement a provision that a carrier can add an intermediate point on an existing route. What U.S. Air has decided to do with the agreement of the U.S. government, which is all that it requires, is add Pittsburgh as a stop on its Montreal-Cleveland route.

[Traduction]

Depuis, on a demandé au ministre des Transports, à tout le moins la presse l'a fait, de préciser la position du gouvernement sur le cabotage dans le cadre de mes négociations. Le ministre a répondu que cette question n'était plus soumise à la négociation et qu'il en serait ainsi, point.

**Le sénateur MacDonald:** J'ai eu l'impression qu'on a mis énormément de temps avant de le dire. Je crois avoir entendu le ministre des Transports de l'époque, M. Lewis, parler de concurrence. Je pensais que tout le monde était cinglé. Il m'a semblé qu'on a dû attendre et attendre avant que finalement, quelqu'un dise que cette question n'était plus partie de la négociation, qu'il fallait l'oublier.

**M. Molgat:** On a tenu trois séances exploratoires.

**Le sénateur MacDonald:** Avant que vous n'entriez en fonction?

**M. Molgat:** Oui, et une série de négociations de fond avant que je n'arrive. Je suis entré en fonction en février 1992 et la première séance de négociation de fond après le cycle exploratoire a eu lieu en décembre 1991. Et c'est à cette première séance à Denver que l'on a décidé de retirer la question du cabotage.

**Le sénateur MacDonald:** Est-ce que vous pouvez nous parler de cette liaison Montréal-Pittsburgh par opposition à la liaison Ottawa-Pittsburgh, ainsi que de la décision du ministre des Transports? Qu'est-ce qui se passe au juste?

**M. Molgat:** Ce n'est pas mon domaine, mais votre question y touche. Je peux certainement vous fournir ce que j'estime être les faits.

Le problème ici, c'est qu'il y a trois routes de deux types différents. Et ces trois routes doivent demeurer distinctes. Il y a la route Montréal-Pittsburgh qui est réservée à US Air à partir du 1<sup>er</sup> août de cette année. Ne l'oubliez pas, mais mettez cela de côté parce que c'est une autre chose.

Les deux autres sont semblables: la route Ottawa-Pittsburgh et la route Montréal-Cincinnati. La raison qui explique cette différence — je vais parler d'abord de la route Montréal-Pittsburgh — est imputable à l'entente principale qui existe entre le Canada et les États-Unis. Les deux autres routes ont été établies à partir d'une entente de 1984 que l'on appelle l'accord de transport aérien sur les services régionaux, locaux et de navette.

L'entente principale prévoit une route Montréal-Cleveland pour les États-Unis. L'entente prévoit également qu'un transporteur peut ajouter un point intermédiaire à une route existante. Ce que la société US Air a décidé de faire selon l'entente signée par le gouvernement américain, pas besoin de faire quoi que ce soit d'autre, c'est d'ajouter Pittsburgh comme escale sur sa route Montréal-Cleveland.

[Text]

All it requires is the agreement of the U.S. authorities. It did not need to ask the Canadian Minister of Transport for approval. He had no option to exercise. The agreement provides that the U.S. may exercise that right. Therefore, it would be wrong to think of the Ottawa-Pittsburgh issue in the same light as Montreal-Pittsburgh.

The Ottawa-Pittsburgh issue, like the Montreal-Cincinnati issue, arises from the 1984 Agreement on Regional Local and Commuter Services. That is an agreement which is intended to service small neighbouring communities, which have a community of interest and which needs small aircraft service on a short range to have it. It was an attempt to get away from the restrictiveness of the present agreement in respect of kinship of interests of more or less neighbouring communities. Therefore it has that bunch of rules.

An application to provide regional, local or commuter service under the agreement shall be approved automatically if it conforms to fewer than 500,000 people in the case of the Canadian city, less than a million in the case of the U.S. city.

The distance between them must be small, possibly 400 miles. The aircraft must be small; fewer than 60 seats. The route must not parallel an existing route under the main agreement.

There are a whole bunch of these. If they conform to those criteria and a carrier wants to do it, it is automatically approved by the government of the other country. If one or more of the criteria are not met, the agreement is that authorization is left to the discretion of the Minister of Transport in Canada or the Secretary of Transportation in the U.S.

That applies to Montreal-Cincinnati and Ottawa-Pittsburgh. In both cases a number of the criteria are not met. They are similar. The most substantive difference is that on the Montreal-Cincinnati route, the aircraft to be used is within the rule. On the Ottawa-Pittsburgh route it is larger than the agreement provides. The Montreal-Cincinnati route was approved, the Ottawa-Pittsburgh route has not been approved.

I checked with the Minister of Transport, who issued a statement yesterday. Regrettably, I only have it in English, but I will give it to the clerk. To explain the minister's position, that statement is what I should refer you to.

**Senator Perrault:** Mr. Chairman, through you to Mr. Molgat, it seems to me that these negotiations are going to demand your very considerable skills, because we have here a situation in which the United States is clearly the prime beneficiary. Indeed, to quote from the Special Committee on Canada-United States Air Transport Services:

[Traduction]

Tout ce dont elle a besoin, c'est de l'accord des autorités américaines. Pas nécessaire de demander l'approbation du ministre des Transports du Canada qui n'a rien à dire. L'entente prévoit que les États-Unis peuvent exercer ce droit. Par conséquent, il serait erroné de voir la question de la liaison Ottawa-Pittsburgh sous le même angle que la desserte Montréal-Pittsburgh.

Le problème concernant la liaison Ottawa-Pittsburgh, tout comme pour Montréal-Cincinnati, découle de l'accord de transport aérien sur les services régionaux, locaux et de navette conclu en 1984. Cette entente vise à desservir les petites collectivités avoisinantes, qui ont des intérêts communs et qui ont besoin de service de petits aéronefs. On voulait se départir de l'aspect restrictif de l'entente actuelle en ce qui concerne les collectivités plus ou moins avoisinantes qui ont des intérêts communs. Par conséquent, elle renferme toutes ces règles.

Toute demande de service local, régional ou de navette, aux termes de l'entente, est approuvée d'office si le transporteur vise à desservir moins de 500 000 personnes dans la ville canadienne et moins d'un million dans la ville américaine.

La distance entre les villes doit être peu élevée, probablement 400 milles. L'aéronef doit être petit, et contenir moins de 60 sièges. La route ne doit pas recouper une route existante prévue aux termes de l'entente principale.

On trouve toute une série de règlements de ce genre. Si le transporteur se conforme à ces critères et qu'il veut offrir le service, sa demande est approuvée d'office par le gouvernement de l'autre pays. Par contre, si on ne satisfait pas à un ou plusieurs des critères, l'entente prévoit que l'autorisation est laissée à la discrétion du ministre des Transports du Canada ou du Secrétaire aux Transports des États-Unis.

C'est ce qui se passe avec la route Montréal-Cincinnati et Ottawa-Pittsburgh. Dans les deux cas, le transporteur ne respecte pas certains critères. Ils sont semblables. La différence la plus marquante est que sur la route Montréal-Cincinnati, l'aéronef qu'on prévoit utiliser est conforme au règlement. Sur la route Ottawa-Pittsburgh, l'avion que l'on veut utiliser est plus gros que ce que prévoit l'entente. La route Montréal-Cincinnati a été approuvée alors que la route Ottawa-Pittsburgh ne l'a pas été.

J'ai vérifié auprès du ministre des Transports qui a publié un communiqué hier. Malheureusement, je n'ai que la version anglaise, mais je vais la remettre au greffier. Il faut se reporter à ce communiqué pour comprendre la position du ministre.

**Le sénateur Perrault:** Monsieur le président, je m'adresse à M. Molgat par votre entremise, et je pense que ces négociations vont exiger de vous les très grandes compétences que vous possédez parce que nous nous retrouvons dans une situation où ce sont les États-Unis qui sont de toute évidence les grands gagnants. En fait, pour reprendre les termes du



[Text]

Under current agreement, transborder air services are provided for 83 city pairs: Canadian carriers operate exclusively on 26 routes and U.S. carriers operate exclusively on 39. There are more than 13 million passengers on Canada-U.S. transborder flights. U.S. carriers handle 60 per cent of transborder passengers and earn about \$500 million more annually than do Canadian carriers and American carriers have access to 90 per cent of Canada's population while Canadian carriers have direct access to only about 30 per cent of the U.S. market.

What great incentive is here for the United States to change what is very obviously a most profitable status quo? Do you anticipate that the Clinton administration will put in place a negotiating team with a much more generous concept of its relationship with Canada?

**Mr. Molgat:** Senator, you would have to ask the Americans that question, but let me say that I think the core of the question is the way you put it: "What interest or incentive is there on the American side to negotiate a better arrangement than the one that we have now?" The real answer is that the present arrangement is a very bad one. It is not only bad for us, it is bad for them.

Like any government, certainly like ours, the U.S. government does not respond only to the interests of its air carriers. Like ours, the U.S. government is faced with a high level of dissatisfaction on the part of cities, the business community and of much of its travelling public because it is harder than it needs to be to fly across this border.

Let me translate that into Canadian terms. In a number of cities in this country will you find municipal and business organizations saying, "This city has great potential as a convention centre, but you can't get to us."

You have got businesses which feel that their business could at least be much more effectively conducted if there were better air service between the two countries. That applies to U.S. businesses as well.

There are cities on both sides of the border that consider their prospect of attracting investment or developing joint ventures hampered by the lack of air service. There is a lot of genuine, well-founded sentiment in both countries that this is a silly situation that needs fixing. That is the chief motivation on the part of the American government.

[Traduction]

Comité spécial sur les services de transport aérien entre le Canada et les États-Unis:

Aux termes de l'entente actuelle, des services aériens transfrontaliers sont offerts sur 83 liaisons: les transporteurs canadiens utilisent exclusivement 26 routes alors que les transporteurs américains en utilisent 39. On compte plus de 13 millions de passagers sur les vols transfrontaliers Canada-États-Unis. Les transporteurs américains accueillent 60 p. 100 des passagers transfrontaliers et retirent environ 500 millions de dollars de plus par année que les transporteurs canadiens; en outre, les transporteurs américains ont accès à 90 p. 100 de la population du Canada tandis que les transporteurs canadiens ont un accès direct à seulement 30 p. 100 environ du marché américain.

Qu'est-ce qui pourrait bien amener les États-Unis à changer ce qui est, de toute évidence, une situation très avantageuse? Prévoyez-vous que le gouvernement Clinton va mettre en place une équipe de négociation qui aura une vision beaucoup plus généreuse des relations entre le Canada et les États-Unis?

**M. Molgat:** Sénateur, il faudrait poser la question aux Américains, mais permettez-moi de dire qu'à mon avis, le coeur du problème se trouve dans la question que vous avez posée: «Quel intérêt les Américains ont-ils à négocier une entente plus intéressante que celle que nous avons actuellement?» La véritable réponse, c'est que l'entente actuelle est très mauvaise. Elle n'est pas seulement mauvaise pour nous, mais aussi pour les Américains.

À l'instar de tout gouvernement, tout comme le nôtre d'ailleurs, le gouvernement américain ne satisfait pas seulement aux intérêts de ses transporteurs aériens. Comme le nôtre, le gouvernement américain fait face à un niveau élevé d'insatisfaction de la part des villes, du milieu des affaires et d'une bonne partie du public voyageur parce qu'il est plus difficile que nécessaire de traverser la frontière en avion.

Permettez-moi d'expliquer la situation au regard du Canada. Dans un certain nombre de villes chez nous, certaines organisations municipales, certaines entreprises soutiennent que leur ville offre beaucoup de potentiel en tant que centre des congrès, mais que l'accès à cette ville est difficile.

Certaines entreprises estiment que leur exploitation serait beaucoup plus efficace si elles disposaient d'un meilleur service aérien entre les deux pays. Il en va de même des entreprises américaines.

Certaines villes, des deux côtés de la frontière, estiment que leur possibilité d'attirer des investisseurs ou d'établir des entreprises conjointes sont limitées à cause de l'absence de service aérien. Tant au Canada qu'aux États-Unis, beaucoup estiment véritablement, à juste titre d'ailleurs, que c'est là une situation ridicule qui doit être réglée. C'est la principale motivation du gouvernement américain.



[Text]

On the carrier side, nobody is making money; neither our carriers nor theirs. However, their carriers are doing well in a restricted market. They think they could do better in an open one. As understand our carriers, they believe they can enhance their revenue flow and air traffic flow to their benefit. I expect U.S. carriers to be having the same view.

**Senator Perrault:** Mr. Chairman, our research people provided us with this information. The imbalance and transborder trade in air services amount to about \$500 million annually. This loss is greater than the combined operating losses incurred by Air Canada and Canadian in 1992, their worst ever year recorded in Canadian civil aviation history. Had Canada-U.S. transborder trade in air services been equally divided between the two countries, which I presume is one of our objectives, it is likely that the combined operating loss of Canada's two national carriers in 1992, estimated at \$305 million, would have been more than halved. Canadian's possible insolvency would not likely have emerged.

Just how can these negotiations ensure the viability of our two carriers, good quality carriers, and survival of our domestic airline system? How will benefits flow to these two carriers, both in very serious trouble?

**Mr. Molgat:** Yes, as is the American industry.

**Senator Perrault:** Why would the American industry give up revenue to the Canadian carriers if they are losing money as well?

**Mr. Molgat:** I am not sure if that is, in fact, their objective. I do not want to argue with your research staff or with you, senator, about what the objective is.

In my personal view, given the size of the respective industries, I do not believe that an equal sharing of the market is likely to be achievable, but then I cannot and should not say that because the market will tell us that.

If you look at it from the point of the Canadian carrier, both major carriers are enduring considerable losses.

If an agreement to open the aviation market between Canada and the U.S. with appropriate, phasing and appropriate safeguards provides growth in that market, and if it makes it possible to render effective commercial alliances between Canadian carriers and American carriers, it may not turn the

[Traduction]

Quant aux transporteurs, personne ne fait d'argent actuellement, pas plus les transporteurs canadiens que les transporteurs américains. Cependant, les transporteurs américains se tirent bien d'affaire dans un marché restreint. Et ils estiment que leur situation s'améliorerait dans un marché ouvert. De leur côté, nos transporteurs croient qu'ils peuvent accroître leurs revenus et leur trafic aérien à leur avantage. Je suppose que les transporteurs américains ont la même opinion.

**Le sénateur Perrault:** Monsieur le président, nos attachés de recherche nous ont donné cette information. Le déficit dans les services aériens transfrontaliers et commerciaux s'élève à environ 500 millions de dollars annuellement. C'est là une perte plus grande que les pertes d'exploitation jumelées d'Air Canada et de Canadien en 1992, qui aura été la pire année que l'on ait connue dans l'histoire de l'aviation civile canadienne. Si les échanges transfrontaliers aériens entre le Canada et les États-Unis avaient été répartis également entre ces deux pays, ce qui, je présume est l'un de nos objectifs, il est probable que les pertes d'exploitation combinées des deux transporteurs nationaux du Canada en 1992, qui sont évaluées à 305 millions de dollars, auraient été réduites de plus de la moitié. Nous n'aurions probablement pas entendu parler de possibilité d'insolvabilité à la société Canadien International.

Mais comment ces négociations peuvent-elles assurer la viabilité de nos deux transporteurs, qui offrent des services de bonne qualité, ainsi que la survie de notre réseau aérien intérieur? Quels avantages tireront ces deux transporteurs qui sont tous les deux en très grave difficulté?

**M. Molgat:** Oui, tout comme l'industrie américaine.

**Le sénateur Perrault:** Mais pourquoi l'industrie américaine céderait-elle des revenus aux transporteurs canadiens si elle-même perd de l'argent?

**M. Molgat:** Je ne suis pas sûr que ce soit, en fait, son objectif. Je ne veux pas mettre en doute les informations que vous ont données vos attachés de recherche ni les vôtres, sénateur, en ce qui concerne l'objectif.

À mon avis, compte tenu de la taille des industries respectives, je ne crois pas qu'il sera probable d'atteindre un partage égal du marché, mais là encore, je ne peux pas et je ne devrais pas dire cela parce que c'est le marché qui va en décider.

Si vous examinez la situation du point de vue des transporteurs canadiens, les deux grands transporteurs subissent actuellement des pertes considérables.

Si une entente visant à ouvrir le marché de l'aviation entre le Canada et les États-Unis, qui est assortie de mécanismes de mise en vigueur graduelle et de garanties appropriées, permet une croissance du marché tout en offrant la possibilité de conclure des alliances commerciales fructueuses entre les

[Text]

commercial situation around dramatically, but it provides an area of growth they can benefit from.

One of the problems of the industry on this side of the border is its size. Market growth is achievable with a more open agreement. They can benefit from that growth. That is their view. American carriers will benefit, too.

**Senator Perrault:** With the current developments in our domestic industry, very frankly, after talking to both airlines I am in favour of some degree of re-regulation. The idea that flights take off within five minutes of each other in Vancouver going to the same destination, both with a 40 per cent load factor, makes absolutely no sense to me. However, that is the domestic situation.

Air Canada is now substantially involved with Continental Airlines. Canadian Airlines is lusting to merge in some fashion with American Airlines. Are these developments helpful in your negotiation? Are they consistent with some of the objectives you have set?

**Mr. Molgat:** Senator, that is a difficult question to answer. If I have a view about regulation, re-regulation or deregulation, I should not and will not express it.

Are these alliances helpful in my negotiation? It is very difficult to say. Let me put it this way and then, perhaps, you can tell me whether that goes some way to answering your question.

I am a little out of my bailiwick in saying this, so I will give it as a personal opinion. It seems to me that for carriers like Air Canada and Canadian, the future, in order to become commercially viable again, lies in the kind of international relationships that they can build, not just with carriers in the U.S., but the international relationships they build and make work with foreign carriers.

The ability to serve as large a market as the U.S. from any point in Canada is, I think, helpful to that prospect if they are going to achieve it. If there were no such mergers, we would need an open relationship with the U.S. for our carriers to be able to access that large market. If there are such mergers, their prospects of being able to use them in an open market are substantially enhanced. That is a commercial judgment the carriers can make. I am presuming it rather than making it.

[Traduction]

transporteurs canadiens et américains, peut-être cela ne changera-t-il pas grand-chose à la situation commerciale des transporteurs, mais l'entente offrira des possibilités de croissance dont ils pourront profiter.

L'un des problèmes de l'industrie de ce côté-ci de la frontière, c'est sa taille. Le marché peut connaître une expansion grâce à une entente plus ouverte dont les transporteurs peuvent bénéficier. C'est ce qu'ils pensent. Et les transporteurs américains vont en bénéficier eux aussi.

**Le sénateur Perrault:** Quand on regarde ce qui se passe dans notre industrie actuellement, en toute franchise, après avoir parlé avec les représentants des deux transporteurs, je suis en faveur d'un retour à une certaine réglementation. Le fait que des avions décollent de Vancouver à intervalles de cinq minutes et qu'ils desservent la même destination, chacun des appareils étant rempli à 40 p. 100 de sa capacité, pour moi c'est absolument insensé. Cependant, c'est ainsi que les choses se passent ici.

Air Canada a conclu une alliance assez importante avec *Continental Airlines*. Canadien International cherche à trouver un moyen de fusionner avec *American Airlines*. Est-ce que ces événements vous aident dans votre négociation? Sont-ils conformes à certains des objectifs que vous avez fixés?

**M. Molgat:** Sénateur, c'est là une question à laquelle il est difficile de répondre. Si j'ai une opinion au sujet de la réglementation, du retour à la réglementation ou sur la déréglementation, je ne devrais pas l'exprimer et je ne le ferai pas.

Ces alliances sont-elles utiles dans ma négociation? C'est très difficile à dire. Permettez-moi d'exprimer les choses de cette façon et ensuite, peut-être, vous pourrez me dire si j'ai réussi à répondre en partie à votre question.

Je sors un petit peu de mes compétences en disant ceci, si bien que je vais vous donner une opinion personnelle. À mon avis, l'avenir de transporteurs comme Air Canada et Canadien, s'ils veulent redevenir rentables, repose sur le type de relations internationales qu'ils peuvent établir, non seulement avec les transporteurs américains, mais aussi avec d'autres transporteurs étrangers.

Selon moi, la possibilité de desservir un marché aussi vaste que celui des États-Unis à partir de n'importe quel endroit au Canada est utile si les deux transporteurs veulent atteindre cet objectif. Faute de fusions de ce genre, nous allons devoir entretenir des relations ouvertes avec les États-Unis si nos transporteurs veulent pouvoir accéder à ce vaste marché. Si l'on assiste à ces fusions, leurs perspectives dans un marché ouvert seront beaucoup plus avantageuses. C'est là un jugement commercial que les transporteurs peuvent faire. Je fais ici des suppositions plus que des affirmations.



[Text]

**Senator Perrault:** There are some who say in the next 10 years there will only be two or three American carriers left. Do you have that disturbing vision?

**Mr. Molgat:** Frankly I would be misleading you if I gave you an opinion on that because I honestly do not have the market or industry expertise required to form a dependable judgment on it. It is certainly a very common view that there are going to be a lot fewer carriers in the world 10 years from now.

**The Chairman:** Mr. Molgat, the next question will come from Senator Atkins, but first I have three simple questions.

First, I gather that the foreign ownership requirement now is 25 per cent. Is that going to come up in your negotiations at all? Is there any pressure on either side to have it increased? Second, are any of the negotiation meetings held in Canada? You mentioned one meeting in Denver earlier.

Third, who is on this Clinton team that you have referred to, this blue ribbon team? You called it the National Commission on Aviation Industry. What is their mandate, vis-a-vis your mandate?

**Mr. Molgat:** First of all on ownership. This is really a question best addressed to the Department of Transport or to the National Transportation Agency. My understanding is that on both sides of the border the rule, by law, is that voting equity may not be over 25 per cent, but actual ownership can go over 25 per cent as long as it is not voting equity.

Has it come up in the negotiations? No. Before my time, when the negotiator was Mr. James Harris, the issue was, I understand, discussed without having formed part of the negotiation. The two sides agreed that ownership issues would not be negotiated. In a way, you do not need to negotiate them. Either country, since these are both self-determined legislative situations, can change it if it so chooses without having negotiated with the other.

Negotiation round tends to be four days non-stop, generally starting on Tuesday morning and closing Friday night. Rounds have generally alternated between capitals, Ottawa and Washington, except that there was a round in December 1991 in Denver, Colorado. Earlier in 1991 there was a round in Regina and last November there was a round in London, Ontario. But generally we alternate between the two capitals. Frankly it is agreeable to see other parts of the country, but it is very advantageous for both sides, to be in physical proximity in

[Traduction]

**Le sénateur Perrault:** Certains disent que dans dix ans, il ne restera plus que deux ou trois grands transporteurs américains. Entrevoyez-vous aussi cette désagréable possibilité?

**M. Molgat:** Franchement, ce serait vous induire en erreur que de vous donner une opinion là-dessus parce que, en toute honnêteté, contrairement aux intervenants du marché et de l'industrie, je ne possède pas les compétences nécessaires pour me faire un jugement fiable là-dessus. Mais il ne fait aucun doute que beaucoup de gens pensent que dans dix ans nous verrons beaucoup moins de transporteurs dans le monde.

**Le président:** Monsieur Molgat, la prochaine question vous sera adressée par le sénateur Atkins, mais d'abord, j'ai trois questions simples à vous poser.

Premièrement, je suppose que l'exigence concernant la propriété étrangère se situe aujourd'hui à 25 p. 100. Est-ce que vous allez aborder cette question dans vos négociations? Est-ce que l'une ou l'autre des parties exerce des pressions pour faire augmenter ce pourcentage? Deuxièmement, est-ce qu'on a tenu des réunions de négociation au Canada? Vous avez parlé d'une réunion à Denver, tout à l'heure.

Troisièmement, qui fait partie de l'équipe Clinton dont vous avez parlé, cette équipe de spécialistes? Vous avez parlé de la *National Commission on Aviation Industry*, quel est son mandat par rapport au vôtre?

**M. Molgat:** D'abord, parlons de la propriété étrangère. En réalité, c'est le ministère des Transports ou l'Office national des transports qui est le mieux placé pour répondre à cette question. D'après ce que je crois comprendre, la loi prévoit, au Canada comme aux États-Unis, que la participation avec droit de vote ne doit pas dépasser 25 p. 100 mais que la propriété effective peut être supérieure dans la mesure où elle n'est pas assortie de cette participation avec droit de vote.

Est-ce que cela fait partie des négociations? Non. Avant que je n'arrive, sous la direction de M. James Harris, je crois savoir qu'on en a discuté sans que cela ait été intégré à la négociation. Les deux parties ont convenu que la question de la propriété étrangère ne serait pas négociée. D'une certaine façon, ce n'est pas nécessaire. L'un ou l'autre des pays, puisqu'il s'agit là de deux situations qui sont régies par des lois, peut changer les règles du jeu, s'il décide de le faire, sans avoir à négocier avec l'autre.

En général, les cycles de négociation durent quatre jours sans interruption, ils commencent le mardi matin pour se terminer le vendredi soir. De façon générale également, on alterne entre les capitales, Ottawa et Washington, sauf que la séance de décembre 1991 a eu lieu à Denver, au Colorado. Au début de 1991, on a tenu une séance à Regina et en novembre dernier, une autre à London, en Ontario. Mais le plus souvent, nous alternons entre les deux capitales. En toute honnêteté, il est agréable de voir d'autres régions du pays, mais il est très



[Text]

some kind with their embassy if they are not in their own capital.

**The Chairman:** In your case, with the three ministers to whom you report.

**Mr. Molgat:** In my case, with the three ministers to whom I report.

I do not have the list of commission members. It is information which I have. I have it at the office and I would be happy to provide it to you through the clerk.

**The Chairman:** Sure.

**Mr. Molgat:** It is a large commission composed of industry, community and aviation experts. That includes industrial advisors, et cetera.

It is given a 90-day reporting mandate to report on the aerospace industry and the aviation industry proper; people who actually fly planes. The commission reports to the president. I wish I could tell you its chairmanship, but I cannot at the moment. I will fax the list to the clerk as soon as I am back in the office this afternoon.

**The Chairman:** But is that commission studying the things you are negotiating?

**Mr. Molgat:** No. The commission will, among other things — deal with three things; the aerospace industry, the aviation industry and international aviation relations. Therefore, it is possible the commission will make recommendations about U.S. international aviation policy. I do not understand it to be the intention of the commission, or of the president, that it will make individual recommendations on individual negotiations.

**Senator Atkins:** I assume you are working from a tremendous amount of research in terms of consumer behaviour, because would not that have an impact on your positions in relation to any negotiations in "Open Skies", in scheduling and frequency?

For instance, do Americans fly American airlines rather than Air Canada when you are flying into New York and does that have an impact on what kind of decisions might come out of any negotiations?

My impression is, not having seen any research, that Canadians like to fly Canadian airlines and Americans like to fly American. Therefore, in terms of the number of travellers coming cross border, that the proportion, percentage-wise, is far greater in Americans coming to Canada than Canadians going to the United States.

[Traduction]

avantageux pour chacune des deux parties de se trouver à proximité de son ambassade quand elle n'est pas dans sa propre capitale.

**Le président:** Dans votre cas, à proximité des trois ministres à qui vous faites rapport?

**M. Molgat:** Tout à fait.

Je n'ai pas la liste des membres de la commission. J'ai l'information à mon bureau et je serai heureux de la faire parvenir au greffier.

**Le président:** Merci.

**M. Molgat:** Il s'agit d'une vaste commission composée de spécialistes de l'industrie, des collectivités et du milieu de l'aéronautique, y compris des conseillers industriels, et cetera.

L'équipe s'est vu confier un mandat de 90 jours après lequel elle doit faire rapport sur l'industrie aérospatiale et l'industrie aéronautique en soi, c'est-à-dire sur les gens qui exploitent les avions. La commission fait rapport au président. J'aimerais être capable de vous dire qui la préside, mais je ne peux pas à ce moment-ci. Je vais faire parvenir la liste au greffier par télécopieur dès que je retournerai à mon bureau cet après-midi.

**Le président:** Mais est-ce que cette commission étudie actuellement les choses que vous négociez?

**M. Molgat:** Non. La commission, entre autres choses, va étudier trois questions: l'industrie aérospatiale, l'industrie aéronautique et les relations internationales dans le domaine de l'aviation. Par conséquent, il est possible que la commission formule des recommandations au sujet de la politique américaine en matière d'aviation internationale. Je ne crois pas que la commission ou le président ait l'intention de formuler des recommandations précises sur certains aspects de la négociation.

**Le sénateur Atkins:** Je suppose que vous vous appuyez sur des recherches exhaustives sur le comportement des consommateurs pour faire votre travail, car cela n'aurait-il pas un impact sur votre position en ce qui concerne la négociation des «ciels ouverts», sur l'établissement des horaires et la fréquence des vols?

Par exemple, est-ce que les Américains utilisent les lignes aériennes américaines plutôt qu'Air Canada à destination de New York et cela a-t-il un impact sur le type de décisions qui puissent résulter des négociations?

Je n'ai pris connaissance d'aucun document de recherche, mais j'ai l'impression que les Canadiens aiment emprunter les lignes aériennes canadiennes et les Américains les lignes américaines. Par conséquent, en ce qui a trait au nombre de voyageurs qui traversent la frontière, le pourcentage d'Américains qui viennent au Canada est beaucoup plus important que le pourcentage de Canadiens qui vont aux États-Unis.

[Text]

**Mr. Molgat:** Senator, that is an interesting question. In one respect I am not going to satisfy you because I am going to say, yes, we have done a lot of research and there is an economic model which we use in our own work. That economic model is one of the things we keep to ourselves as you will appreciate.

However, the point of your question is consumer behaviour and brand loyalty. This works at several levels. You have a situation where 60 per cent, say two-thirds, of the people who are travelling are Canadian origin. That does not necessarily mean that they have a Canadian passport, but most of them do. Therefore, it is mostly Canadians travelling and most of them are travelling on American carriers. You have got a part of the answer there. About two-thirds of the Canadian people are travelling and about two thirds of those people are carried by American carriers.

Then you have an aspect which relates to consumer behaviour. Part of that is the power of marketing and the power of the hub and spoke system. When you put the two of them together with such marketing tools as frequent flyer points, travel agency incentives and so on, that becomes very powerful.

You can see an example of it. One of our carriers, and you will guess which, provides the only wide-body non-stop jet service between Toronto and Los Angeles. Nobody else does. It carries only about a little over half of the traffic of people moving from Toronto to Los Angeles, short of 60 per cent. That is an interesting situation because it means that more than four people out of 10 who could fly non-stop on a wide-body jet are choosing to go through a U.S. hub and change planes rather than from Toronto to Los Angeles. Why would they?

**Senator Spivak:** Money.

**Mr. Molgat:** It has to be the attractions of fares, frequent-flier points and maybe travel agency incentives.

**Senator Atkins:** Yes. Is that not the basis for destroying the industry?

**Senator Spivak:** Right.

**Senator Atkins:** Is this not why all the airlines are either breaking even or going broke?

**Mr. Molgat:** If you have an airline on either side of the border that is breaking even, you are doing well these days.

[Traduction]

**M. Molgat:** Sénateur, c'est là une question intéressante. Sur un plan, je ne vais pas vous satisfaire parce que je vais vous dire, oui, nous avons fait beaucoup de recherche et nous utilisons un modèle économique pour notre propre travail. Ce modèle économique est l'une des choses que nous gardons secrète, comme vous le comprendrez.

Cependant, votre question porte sur le comportement des consommateurs et la loyauté à une entreprise. La situation s'applique à plusieurs niveaux. D'abord, dans un cas, 60 p. 100, disons les deux tiers, des personnes qui voyagent sont d'origine canadienne. Cela ne veut pas nécessairement dire qu'elles possèdent un passeport canadien, mais c'est le cas de la majorité. Par conséquent, il s'agit pour la plupart de Canadiens qui voyagent et la majorité d'entre eux empruntent les lignes américaines. Voilà pour une partie de la réponse. Environ les deux tiers des Canadiens voyagent et environ les deux tiers de ceux-ci utilisent les transporteurs américains.

Ensuite, votre question porte sur le comportement des consommateurs. La situation s'explique en partie par le pouvoir de marketing et l'efficacité du système d'étoile. Quand on réunit les deux et qu'on y ajoute des outils de marketing comme les programmes pour grands voyageurs, les stimulants offerts aux agences de voyages et ainsi de suite, l'instrument, l'outil devient très puissant.

Je vous donne un exemple. L'un de nos transporteurs, et vous allez deviner lequel, est le seul à offrir un service gros-porteur sans escale entre Toronto et Los Angeles. Aucun autre transporteur ne le fait. Pourtant, il ne transporte qu'environ la moitié ou un peu plus des passagers qui voyagent entre Toronto et Los Angeles, presque 60 p. 100. Voilà qui est curieux parce que cela veut dire que plus de 4 personnes sur 10 qui peuvent prendre un vol sans escale sur un gros porteur choisissent d'aller dans un aéroport plaque tournante aux États-Unis et de changer d'avion plutôt que d'aller de Toronto à Los Angeles. Pourquoi?

**Le sénateur Spivak:** Une question d'argent.

**M. Molgat:** La situation doit s'expliquer par l'attrait des tarifs, les programmes pour grands voyageurs et peut-être les stimulants accordés aux agences de voyages.

**Le sénateur Atkins:** Oui. Mais ne réunit-on pas là les ingrédients nécessaires pour détruire l'industrie?

**Le sénateur Spivak:** Tout à fait.

**Le sénateur Atkins:** N'est-ce pas ce qui explique pourquoi toutes les lignes aériennes soit atteignent tout juste le seuil de la rentabilité, soit font faillite?

**M. Molgat:** Au Canada comme aux États-Unis, si vous trouvez une société aérienne qui fait ses frais, de nos jours, c'est très bien.



[Text]

**Senator Atkins:** It is not an area that relates to what you are negotiating, but it just blows your mind, as Senator Perrault said, when two different airlines are scheduling the same flights at the same time.

**Mr. Molgat:** Domestic.

**Senator Atkins:** Are they not doing it internationally too?

**Mr. Molgat:** You mean two Canadian carriers competing against each other on international routes? There is very little of that.

**Senator Atkins:** Would American and Air Canada not be flying at almost the same time from Toronto to New York?

**Mr. Molgat:** American and Air Canada? You could see that kind of situation developing. I thought you meant Canadian and Air Canada.

**Senator Spivak:** What is the difference.

**Senator Atkins:** You were talking about domestic, but I was then taking it one step further.

**Senator Perrault:** I think Air Canada and CP are both going to Hawaii. There is a ridiculous duplication.

**Senator Atkins:** Competition is one thing, but it is absolutely insane if it is sinking the airline. Sooner or later something is going to happen. Anyway, the consumer —

**Mr. Molgat:** I am not giving too many opinions on that subject.

**Senator Atkins:** But consumer behaviour has to have some bearing on your negotiations.

**Mr. Molgat:** It certainly does, in terms of determining where we see the need to provide safeguards for our carriers during the period of transition.

**Senator Graham:** Maybe we can call Mr. Molgat, Diplomat Molgat.

**The Chairman:** Well he is certainly that, still.

**Senator Spivak:** We were told that it is over-capacity that is scuttling the airline industry. Is that deregulation? In other words, competition has actually been a disaster rather than a help, though we were told it would be great.

Have fares gone down? We were also told that. I am curious about what the objectives were of deregulation. I do not know about the United States, but here we were told competition would be wonderful and fares would come down. Has deregulation and increased competition led to overcapacity and higher fares?

[Traduction]

**Le sénateur Atkins:** Cela n'a rien à voir avec ce que vous négociez actuellement, mais c'est renversant, comme l'a dit le sénateur Perrault, de constater que deux sociétés aériennes différentes offrent les mêmes vols en même temps.

**M. Molgat:** Des vols intérieurs.

**Le sénateur Atkins:** Mais la même chose ne se produit-elle pas pour les vols internationaux?

**M. Molgat:** Vous voulez dire deux transporteurs canadiens qui se font concurrence sur des routes internationales? Il y en a très peu.

**Le sénateur Atkins:** Mais *American Airlines* et *Air Canada* ne quittent-elles pas à peu près en même temps Toronto à destination de New York?

**M. Molgat:** *American Airlines* et *Air Canada*? Oui, on pourrait voir de plus en plus de situations de ce genre. Je croyais que vous parliez de Canadien et d'*Air Canada*.

**Le sénateur Spivak:** Quelle est la différence?

**Le sénateur Atkins:** Vous parliez des vols intérieurs, mais je suis allé un cran plus loin.

**Le sénateur Perrault:** Je crois qu'*Air Canada* et *Canadien* vont toutes les deux à Hawaï. C'est ridicule d'offrir un service en double.

**Le sénateur Atkins:** La concurrence, c'est bien beau, mais c'est absolument ridicule si elle accule les sociétés aériennes à la faillite. Tôt ou tard, il va se produire quelque chose. De toute façon le consommateur...

**M. Molgat:** Je ne tiens pas à donner trop d'opinions là-dessus.

**Le sénateur Atkins:** Mais le comportement du consommateur a un certain effet sur vos négociations.

**M. Molgat:** Absolument, surtout en ce qui concerne la façon de déterminer les secteurs où nos transporteurs ont besoin de garanties durant la période de transition.

**Le sénateur Graham:** Peut-être pourrions-nous appeler M. Molgat, «Monsieur Diplomatie».

**Le président:** Il n'en manque certainement pas.

**Le sénateur Spivak:** On nous a dit que c'est la surcapacité qui nuit à l'industrie aérienne. Est-ce la déréglementation? Autrement dit, la concurrence est en réalité un désastre et non une forme d'aide, bien qu'on nous ait dit que cela serait merveilleux.

Les tarifs ont-ils diminué? On nous l'avait dit aussi. Je suis curieux de savoir quels étaient les objectifs de la déréglementation. Je ne sais pas ce qu'on a dit aux États-Unis, mais ici on nous a fait valoir que la concurrence serait merveilleuse et que les tarifs allaient baisser. La déréglementation et une concurrence accrue ont-elles mené à la surcapacité et à une augmentation des tarifs?



[Text]

**Mr. Molgat:** I am not sure I am qualified to answer the question, Senator. I am not trying to skate away from it. If you are asking me whether I agree with the policy of the Government of Canada, the answer is yes.

**Senator Spivak:** I did not ask you that. Not at all.

**Mr. Molgat:** The brunt of the question is, has deregulation led to overcapacity? I honestly do not know. Has it led to lower fares? It certainly has in the U.S. and you will, I believe, find that in Canada the statistics. It is partly a statistical argument. If you put the question to our two major carriers, they would be happy to give you the answer from their point of view. I believe their answer is as follows. The claim that it has not led to lower fares is based on the comparison of full fares. It does not take into account the extraordinary degree to which many people are no longer paying full fares, buying their air travel at a price substantially lower. This is not me saying it because I do not have the information, our carriers do. They say prices have come down.

**Senator Forrestall:** It is illegal.

**The Chairman:** Mr. Molgat, it is approaching 5 p.m. and this has been a wonderful presentation on your part. We appreciate that you have answered a great number of questions. We deeply appreciate your testimony and as our study of the airlines continue, we hope that we can call upon you again for an update. Hopefully your negotiations can continue since it is a very important aspect of Canadian economic life.

**Mr. Molgat:** Thank you very much, Mr. Chairman, and senators.

May I beg your indulgence just for a second? There is one question which I was asked which I did not feel I could give a full answer to. I would be happy to do so if we went off the record. Is that possible?

**The Chairman:** Sure.

**Senator Graham:** Can I ask one question before we go off the record. I was called out, but maybe the question was asked. Do you have some kind of a deadline in your own mind with respect to the completion of these negotiations, taking into account the change in administration in the United States?

I think you said during your testimony that you had hoped originally that the negotiations would be collected in January or before January 20. Do you have something in mind with respect to an imaginary deadline?

[Traduction]

**M. Molgat:** Je ne suis pas certain d'être en mesure de répondre à la question, sénateur. Je n'essaie pas de l'esquiver. Si vous me demandez si je suis en faveur de la politique du gouvernement du Canada, la réponse est oui.

**Le sénateur Spivak:** Ce n'est pas ce que je vous ai demandé, pas du tout.

**M. Molgat:** Le coeur de la question est le suivant: la déréglementation a-t-elle mené à la surcapacité? Honnêtement, je n'en sais rien. La déréglementation a-t-elle fait baisser les tarifs? À coup sûr, oui aux États-Unis et je crois qu'en consultant les statistiques canadiennes, vous allez constater la même chose. Mon argument est partiellement de nature statistique. Si vous posez la question à nos deux grands transporteurs, ils seraient heureux de vous répondre de leur point de vue. Je crois que leur réponse serait la suivante: quand on prétend que la déréglementation n'a pas fait baisser les tarifs, c'est qu'on base la comparaison sur les pleins tarifs. On ne tient pas compte du fait que de nombreuses personnes ne paient plus plein tarif, qu'elles achètent leur billet à un prix considérablement plus bas. Je ne vous dis pas cela parce que je n'ai pas l'information, mais nos transporteurs l'ont. Ceux-ci disent que les prix ont baissé.

**Le sénateur Forrestall:** C'est illégal.

**Le président:** Monsieur Molgat, il est près de 17 heures et votre exposé a été extraordinaire. Nous vous savons gré d'avoir répondu à un grand nombre de questions. Nous apprécions beaucoup votre témoignage et un peu plus loin dans notre étude, nous espérons pouvoir vous inviter à nouveau afin que vous nous informiez de vos progrès. Nous espérons que vos négociations vont se poursuivre puisque cela constitue un aspect très important de la vie économique canadienne.

**M. Molgat:** Merci beaucoup, monsieur le président, merci à vous également sénateurs.

Puis-je faire appel à votre indulgence pour une seconde? Il y a une question qu'on m'a posée et à laquelle je n'ai pas vraiment l'impression d'avoir répondu. Je serais heureux de le faire si les débats n'étaient plus enregistrés. Est-ce possible?

**Le président:** Certainement.

**Le sénateur Graham:** Puis-je poser une question avant cela? J'ai été appelé à l'extérieur, peut-être la question a-t-elle été posée. Est-ce que vous vous êtes fixé personnellement un certain délai pour mettre un terme à ces négociations, compte tenu du changement de gouvernement aux États-Unis?

Je crois vous avoir entendu dire durant votre témoignage que vous aviez espéré au départ que les négociations seraient terminées en janvier ou avant le 20 janvier. Est-ce que vous avez quelque chose de particulier en tête quant à une échéance hypothétique?

[Text]

**Mr. Molgat:** Both sides had agreed and were saying at administrative level, that the objective was to reach agreement by the end of last year. We did not succeed in doing that. I still do not say that we failed, but we did not succeed.

There is no target fixed now, but I think that there is a common sense view on both sides that we have carried this negotiation so far. We have come a lot of the way to meeting on common ground. That political calendar left aside, Canadian general elections, new U.S. administration, it is not realistic in terms of the credibility of the negotiation for this negotiation to go on very much longer. If we are going to reach agreement, I think we should be reaching it this year.

**The Chairman:** Senator Forrestall?

**Senator Forrestall:** Mr. Molgat, will these negotiations require legislative authority?

**Mr. Molgat:** No, Mr. Chairman. On the Canadian side authority to sign this agreement is within the executive power and cabinet only need authorise it. For us it is a treaty. On the U.S. side it is an executive agreement and, therefore, they do not need congressional approval unless we write something into the agreement that requires a change of specific legislation. If we negotiated an exchange of cabotage rights, that would require legislation on the U.S. side to alter their law.

I could be wrong here, but as I understand it, if we were to negotiate a commitment to full access to each other's international mail carriage, that would require a change of legislation because under American law, there is preference for U.S. carriers in carrying U.S. mail.

If we negotiate specific aspects in conflict with sectoral or specific legislation, then, yes, but the agreement does not require it.

If in December the two sides had said that is it, at that point there would not have been any requirement for legislative change in the U.S. and, therefore, no congressional approval required.

**Senator Forrestall:** Yes, but go down the other track and we will be opening up the Jones Act for them, which would be a can of worms.

Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Okay. Thank you, Mr. Molgat. You are now off the record if you wanted to give the elaboration.

**Mr. Molgat:** I would ask for no committee notes on this.

The committee proceeded *in camera*

[Traduction]

**M. Molgat:** Les deux parties avaient convenu, et il en était de même au niveau administratif, que l'objectif consistait à conclure une entente avant la fin de l'an dernier. Nous n'avons pas réussi. Je ne dis pas que nous avons échoué, mais nous n'avons pas réussi.

Nous n'avons aucun objectif de fixé présentement, mais je pense que des deux côtés tout le monde reconnaît que nous avons bien mené les négociations jusqu'ici. Nous avons fait beaucoup de chemin pour trouver un terrain d'entente. Le calendrier politique mis à part, les élections générales au Canada, le nouveau gouvernement américain, il n'est pas réaliste pour ce qui est de la crédibilité de la négociation de continuer tellement plus longtemps. Si nous avons à conclure une entente, je crois que nous devrions le faire cette année.

**Le président:** Sénateur Forrestall?

**Le sénateur Forrestall:** Monsieur Molgat, ces négociations vont-elles nécessiter l'adoption de lois?

**M. Molgat:** Non, monsieur le président. Pour ce qui est de la partie canadienne, le pouvoir exécutif a le droit de signer cette entente et le Cabinet n'a qu'à l'autoriser. Pour nous, il s'agit d'un traité. Du côté américain, il s'agit d'un accord en forme simplifiée et par conséquent, l'équipe n'a pas besoin de l'approbation du Congrès à moins que nous insérions dans cette entente des choses qui nécessitent une modification à des lois précises. Si nous avions négocié un échange de droits de cabotage, il aurait fallu que les États-Unis modifient leur loi.

Je peux me tromper ici, mais d'après ce que je comprends, si nous devons négocier un engagement à l'égard d'un accès plein et entier au transport international du courrier, il faudrait modifier la loi parce qu'aux États-Unis, on préfère que ce soient des transporteurs américains qui fassent le transport de leur courrier.

Si nous négocions des aspects précis qui entrent en conflit avec une loi sectorielle ou précise, oui, mais l'entente ne l'exige pas.

Si, en décembre, les deux parties avaient dit c'est fini, à ce moment-là, il n'aurait pas été nécessaire de changer des lois aux États-Unis et par conséquent, on n'aurait pas eu besoin de l'approbation du Congrès.

**Le sénateur Forrestall:** Oui, mais reculez dans l'autre sens et nous allons ouvrir la loi intitulée *Jones Act* pour eux, ce qui pourrait bien s'avérer un panier de crabes.

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Très bien. Merci, monsieur Molgat. Si vous voulez donner vos explications, plus rien n'est enregistré.

**M. Molgat:** Je demanderais au comité de ne pas prendre de notes.

(La séance se poursuit à huis clos)

[Text]

**The Chairman:** Returning now to the record Mr. Molgat, on behalf this committee, thank you very much for coming. You have been forthright and very informative.

The next meeting of this committee is tomorrow at 11 a.m. in room 356-S when we will hear two witnesses from British Columbia on Bill C-121, the Canada Shipping Act Amendments.

The committee adjourned.

[Traduction]

**Le président:** Nous poursuivons donc, monsieur Molgat, au nom du comité, je vous remercie beaucoup d'être venu aujourd'hui. Vous avez été très direct et très informatif.

La prochaine réunion du comité est prévue pour demain à 11 heures à la salle 356-S; nous entendrons alors les témoins de la Colombie-Britannique sur le projet de loi C-121, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada.

La séance est levée.

---







*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canada Communication Group — Publishing  
Ottawa, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Groupe Communication Canada — Édition  
Ottawa, Canada K1A 0S9

---

WITNESS—TÉMOIN

*From the Department of External Affairs and International Trade:*      *Du ministère des Affaires extérieures et du Commerce extérieur:*

Mr. Daniel Molgat, Chief Air Negotiator.

M. Daniel Molgat, négociateur en chef des Accords aériens.

G11  
4019  
- T83



Third Session  
Thirty-fourth Parliament, 1991-92-93

Troisième session de la  
trente-quatrième législature, 1991-1992-1993

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Chairman:*  
The Honourable DONALD H. OLIVER, Q.C.

*Président:*  
L'honorable DONALD H. OLIVER, c.r.

Thursday, June 3, 1993

Le jeudi 3 juin 1993

Issue No. 34

Fascicule n° 34

**First and only Proceedings on:**  
Testimony on marine  
environmental protection

**Premier et seul fascicule concernant:**  
Témoignage sur la  
protection du milieu marin

WITNESSES:  
(See back cover)

TÉMOINS:  
(Voir à l'endos)





## THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Donald H. Oliver, Q.C., *Chairman*

The Honourable B. Alasdair Graham, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams,	Macquarrie,
Atkins,	* Murray P.C.
Berntson	(or Lynch-Staunton),
Buchanan,	Perrault,
Corbin,	Petten,
Forrestall,	Sylvain.
* Frith (or Molgat),	

\* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Pursuant to Rule 86(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Perrault substituted for that of the Honourable Senator Davey (*June 3, 1993*).

## LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable Donald H. Oliver, c.r.

*Vice-président:* L'honorable B. Alasdair Graham

et

Les honorables sénateurs:

Adams,	Macquarrie,
Atkins,	* Murray, c.p.
Berntson	(ou Lynch-Staunton),
Buchanan,	Perrault,
Corbin,	Petten,
Forrestall,	Sylvain.
* Frith (ou Molgat),	

\* *Membres d'office*

(Quorum 4)

Conformément à l'article 86(4) du Règlement, la liste des membres du Comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Perrault est substitué à celui de l'honorable sénateur Davey (*Le 3 juin 1993*).

## ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Minutes of the Proceedings of the Senate*, Wednesday, June 2, 1993.

The Honourable Senator Oliver moved, seconded by the Honourable Senator Doyle:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to receive the testimony of Mr. David Brander-Smith, former Chairman of the Public Review Panel on Tanker Safety and Marine Spills Response Capability and Mr. Ken Zakreski from Save the Georgia Strait Alliance this Thursday, June 3, 1993 on marine environmental protection.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

## ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Procès-verbaux du Sénat* de mercredi 2 juin 1993:

L'honorable sénateur Oliver propose, appuyé par l'honorable sénateur Doyle,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à entendre le témoignage, le jeudi 3 juin 1993, de M. David Brander-Smith, ancien président de la Commission d'examen public des systèmes de sécurité des navires-citernes et de la capacité d'intervention en cas de déversements en milieu marine et de M. Ken Zakreski de Save the Georgia Strait Alliance, sur la protection du milieu marin.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

*Le greffier du Sénat*  
Gordon L. Barnhart  
*Clerk of the Senate*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Thursday, June 3, 1993

(42)

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, met this day in Room 356-S Centre Block, at 11:10 a.m., the Chairman, the Honourable Senator Donald H. Oliver, Q.C., presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Adams, Buchanan, Forrestall, Graham, Oliver, Perrault and Petten (7).

*Other Senators present:* The Honourable Senator Kenny (1).

*In attendance:* Mr. Daniel Dupras, Library of Parliament, Research Branch, Law and Government Division.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

WITNESSES:

Mr. David Brander-Smith, Q.C., Former Chairman of the Public Review Panel on Tanker Safety and Marine Spills Response Capability;

*From Save the Georgia Strait Alliance:*

Mr. Ken Zakreski, Member and Acting Director for West Coast Spills Recovery.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, June 2, 1993, the Committee received the testimony of Mr. David Brander-Smith and from Save the Georgia Strait Alliance Mr. Ken Zakreski on marine environmental protection.

Mr. Brander-Smith and Mr. Zakreski made statements and answered questions.

At 1:00 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

*Le greffier du Comité*  
Denis Robert  
*Clerk of the Committee*

## PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le jeudi 3 juin 1993

(42)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui dans la salle 356-S de l'édifice du Centre, à 11 h 10, sous la présidence de l'honorable sénateur Donald H. Oliver, c.r. (*président*).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Buchanan, Forrestall, Graham, Oliver, Perrault et Petten (7).

*Autre sénateur présent:* L'honorable sénateur Kenny (1).

*Présent:* M. Daniel Dupras, Bibliothèque du Parlement, Service de recherche, Division du droit et du gouvernement.

*Également présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

TÉMOINS:

M. David Brander-Smith, c.r., ancien président du Comité d'examen public des systèmes de sécurité des navires-citernes et de la capacité d'intervention en cas de déversements en milieu marin.

*De Save the Georgia Strait Alliance:*

M. Ken Zakreski, membre et directeur intérimaire de *West Coast Oil Spills Recovery*.

Conformément à son ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 2 juin 1993, le Comité entend le témoignage de M. David Brander-Smith et de M. Ken Zakreski, de Save the Georgia Strait Alliance, sur la protection du milieu marin.

M. Brander-Smith et M. Zakreski font des déclarations et répondent aux questions.

À 13 heures, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:



## EVIDENCE

OTTAWA, Thursday, June 3, 1993

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred the subject matter of Bill C-121, to amend the Canada Shipping Act and to amend another Act in consequence thereof, met this day at 11:00 a.m. to consider the subject matter of the bill.

**Senator Donald H. Oliver** (*Chairman*) in the Chair.

**The Chairman:** Honourable senators, I should like to call this session of the Standing Senate Committee on Transport and Communications to order.

We are very fortunate today to have two witnesses from the West Coast of Canada who are kind enough to appear before us. We appreciate their doing so.

I also want to give thanks to Senator Graham and my colleagues on the other side for agreeing to accommodate the witnesses today. It is very helpful to everyone.

This is a hearing on marine environmental protection. It ultimately will deal with Bill C-121, amendments to the Canada Shipping Act, that is now in the other place. The legislation forms part of the Marine Environmental Emergencies Response Strategy announced in June of 1991. A number of the tasks announced in that initiative are actually covered by this bill.

When I woke up this morning to channel 17, I heard that there was another collision between two ships with yet another oil spill. Therefore, our analysis and study is really timely.

Our first witness is Mr. David Brander-Smith, former chairman of the Public Review Panel on Tanker Safety and Marine Spills Response Capability.

Perhaps you could make an opening statement, Mr. Brander-Smith, outlining your credentials and background and some of the work you have done in your study. I am sure you will find that honourable senators will have a number of questions for you.

The floor is yours, sir.

**Mr. David Brander-Smith, former Chairman, Public Review Panel on Tanker Safety and Marine Spills Response Capability:** Mr. Chairman, members of the committee, I was the chairman of the federal public review

## TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le jeudi 3 juin 1993

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-121, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et une autre loi en conséquence, se réunit aujourd'hui à 11 heures pour en étudier la teneur.

**Le sénateur Donald H. Oliver** (*président*) occupe le fauteuil.

**Le président:** Honorables sénateurs, la séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications est ouverte.

Nous avons la très grande chance d'accueillir aujourd'hui deux témoins de la côte ouest du Canada qui sont assez aimables pour comparaître devant nous. Nous les en remercions.

Permettez-moi aussi de remercier le sénateur Graham et mes collègues d'en face d'avoir facilité les choses à nos témoins et, partant, tout le monde.

La séance d'aujourd'hui porte sur la protection du milieu marin et, en fin de compte, sur le projet de loi C-121, portant modification de la Loi sur la marine marchande qu'on étudie maintenant à l'autre endroit. La mesure législative est une composante de la Stratégie d'intervention en cas d'urgence environnementale en mer qu'on a annoncée en juin 1991. Le projet de loi que nous étudions porte sur certaines des tâches annoncées dans le cadre de cette initiative.

À mon lever ce matin, la chaîne 17 m'a appris l'abordage de deux autres navires qui a donné lieu à un nouveau déversement d'hydrocarbures. Notre analyse et notre étude tombent d'autant plus à point nommé.

Nous accueillons tout d'abord M. David Brander-Smith, ancien président du Comité d'examen public des systèmes de sécurité des navires-citernes et de la capacité d'intervention en cas de déversements en milieu marin.

Monsieur Brander-Smith, peut-être pourriez-vous faire une déclaration liminaire dans laquelle vous nous ferez part de vos titres et de votre expérience et nous parlerez d'une partie de la tâche que vous avez abattue dans le cadre de votre étude. Je suis sûr que les honorables sénateurs auront des questions à vous poser.

La parole est à vous, monsieur.

**M. David Brander-Smith, ancien président, Comité d'examen public des systèmes de sécurité des navires-citernes et de la capacité d'intervention en cas de déversements en milieu marin:** Monsieur le président,

*[Text]*

panel into tanker safety and the resource capability in Canada to respond to all chemical marine spills.

I am a maritime lawyer, although in the last eight to ten years I have been doing a mixed bag of general counsel work. I was assisted on the panel by Denise Therrien, who was with Quebec Hydro at the time. She is a chemical engineer and has a Master's Degree in Environmental Engineering. The third panel member was Stan Tobin. He was, at that time, an inshore fisherman. He lives in Newfoundland. He has established two environmental associations in Newfoundland, so he is very well recognized as an environmentalist.

Our panel toured Canada. We went to almost every part of Canada. We started in Vancouver. Our first hearings were on the West Coast of Vancouver island at Tofino where there had been the Nestucca oil spill, which was the basic reason why we were appointed to do this study. Shortly after the Nestucca spill, the *Exxon Valdez* went aground in Alaska, which increased the pressure for the appointment of the panel.

We held hearings — without covering all the cities — in Vancouver and Victoria. Then we went to Newfoundland. We went to the Great Lakes, down through the rivers leading to the Seaway system, and then through the Seaway and down the St. Lawrence, holding hearings as we went. We covered the East Coast. We then went to the eastern, central and western Arctic, and held hearings in Whitehorse and Norman Wells. We then came back to the West Coast to Prince Rupert. Finally, we had a day in Vancouver and a day on the West Coast at Tofino. Because we had started our hearings only a month after we had been appointed, the people of Tofino felt they had not received sufficient time to prepare, so we went back at the end of our hearings to hear from them again.

I should like to stress that our hearings represented an opportunity for the public to express their views. They certainly came forward in a very helpful and meaningful way.

There was no commission counsel, and the people who appeared before us were not obliged to appear with counsel. Very few people did come with counsel. They were free to do so if they wished. It was a very easy forum for people to come forward and speak their peace without having to worry about being cross-examined.

*[Traduction]*

membres du comité, j'ai présidé le Comité d'examen public fédéral sur la sécurité des navires-citernes et la capacité d'intervention du Canada pour tous les déversements de produits chimiques en milieu marin.

Je suis avocat du droit maritime, même si depuis une dizaine d'années j'ai occupé divers postes d'avocat-général. Mme Denise Therrien, qui travaillait pour Hydro-Québec à l'époque, m'a secondé dans ma tâche. Elle est ingénieure chimiste et détient une maîtrise en génie environnemental. Le troisième membre du comité était M. Stan Tobin. Il était à l'époque pêcheur côtier. Il vit à Terre-Neuve. Il a mis sur pied deux associations environnementales à Terre-Neuve et est un environnementaliste hautement reconnu.

Notre comité a fait le tour du Canada. Il n'y a pour ainsi dire aucun droit où ses membres ne sont pas allés. C'est à Vancouver que nous amorcé nos travaux. Notre première audience a eu lieu sur la côte ouest de l'île de Vancouver, à Tofino, où s'était produit le déversement d'hydrocarbures du Nestucca, qui a pour ainsi dire dînné lieu à cette étude qui nous a été confiée. Peu après cette catastrophe, l'*Exxon Valdez* s'est échoué en Alaska, d'où l'intensification des pressions pour la création du comité.

Nous avons tenu des audiences — sans nous rendre dans toutes les villes — à Vancouver et à Victoria. Nous nous sommes ensuite rendus à Terre-Neuve, puis dans les Grands lacs, en suivant les rivières conduisant à la voie maritime du Saint-Laurent; nous avons suivi la voie maritime pour nous rendre jusqu'au Saint-Laurent, en tenant des audiences à mesure que nous avançons. Nous avons parcouru la côte est. Nous nous sommes rendus ensuite dans l'est, au centre et dans l'ouest de l'Arctique et avons tenu des audiences à Whitehorse et Norman Wells. Nous sommes ensuite revenus sur la côte ouest jusqu'à Prince Rupert. Enfin, nous avons consacré une journée à Vancouver et une autre sur la côte ouest, à Tofino. Comme nous avions entrepris nos audiences un mois seulement après la création du comité, la population de Tofino estimait ne pas avoir eu suffisamment de temps pour se préparer et nous a demandé de siéger de nouveau chez eux à la fin de nos audiences pour qu'elle nous réitère son point de vue.

Permettez-moi d'insister sur le fait que nos audiences ont permis au grand public de se faire entendre. Il n'y a pas de doute que les témoignages ont été très utiles et très positifs.

Comme le comité n'avait pas de conseiller juridique, les gens qui sont venus y comparaître n'étaient pas tenus d'être accompagnés d'un avocat. Très peu d'entre eux l'ont d'ailleurs fait. Ils étaient libres de le faire s'ils le désiraient. Il était très facile pour les gens de se présenter et d'exprimer leurs vues sans avoir à s'inquiéter d'un contre-interrogatoire.



[Text]

The information gathered from those hearings gave us a clear view that both industry and government was ill-prepared to deal with oil spills.

**Senator Graham:** Could you tell us by whom you were appointed, to whom you report, and what precisely is your mandate?

**Mr. Brander-Smith:** We were appointed by the Prime Minister. We reported to the Minister of the Environment. He was then the chairman of a three-minister committee consisting of the Minister of the Environment, the Minister of Transport and the Minister of Fisheries. We operated with the assistance of a subcommittee consisting of the deputy minister of the Environment as chair of that subcommittee and the deputy ministers of Transport and Fisheries.

**Senator Graham:** Your mandate continued for how long?

**Mr. Brander-Smith:** We completed our job November 2, 1990. We were 17 months in the process of completing our work.

I might say that we had the broadest assurance from the then Minister of the Environment to proceed the way we saw fit and to ask whatever questions should be asked. If we thought there were criticisms to be made of the government, we were to make them. We were given a very free mandate and were encouraged to be as critical as necessary.

In addition to the tours we did in Canada, we visited six countries in Europe. They were all helpful. From all of them, we received an understanding of how they operated their prevention and cleanup procedures. Most meaningful to us on the double-hull point was Finland. They had statistics going back 20 years. There are very shallow waters in the eastern end of the Baltics, and there are constant groundings. About 80 to 85 per cent of the groundings were groundings of double-hulled ships and did not result in any pollution. They certainly encouraged vessels coming to Finland and carrying oil to be double-hulled. People bringing oil to Finland were asked to use double-hulled vessels.

We also engaged six technical studies. Throughout our time, we emphasized that we were not a technical panel and that we would take the suggestions they made and try to overcome the technical problems, avoiding them where we could, and to focus on the important questions of policy rather than the technicalities of enforcement.

[Traduction]

Nous en sommes venus à la conclusion, après ces audiences, que tant l'industrie que le gouvernement étaient de toute évidence mal préparés à réagir aux déversements d'hydrocarbures.

**Le sénateur Graham:** Pourriez-vous nous dire qui vous avait nommés, à qui vous rendiez des comptes et quel était votre mandat précis?

**M. Brander-Smith:** C'est le premier ministre qui nous a nommés. Nous devons rendre des comptes au ministre de l'Environnement. Il était alors président d'un comité regroupant le ministre de l'Environnement, celui des transports et celui des pêches. Nous disposions de l'aide d'un sous-comité composé du sous-ministre de l'Environnement, qui en assumait la présidence, ainsi que des sous-ministres des Transports et des Pêches.

**Le sénateur Graham:** Quelle a été la durée de votre mandat?

**M. Brander-Smith:** Nous avons terminé nos travaux le 2 novembre 1990, après 17 mois d'activité.

Je pourrais dire que le ministre de l'Environnement de l'époque nous avait alors assuré que nous avions toute la latitude possible quant à la façon de procéder et quant aux questions qu'il faudrait poser. Si nous jugions que le gouvernement méritait des critiques, il ne fallait pas se gêner pour les faire. On nous avait donné un très large mandat et on nous avait incités à faire toutes les remarques critiques nécessaires.

En plus des tournées que nous avons effectuées au Canada, nous nous sommes rendus dans six pays d'Europe. Ces visites nous ont toutes été utiles. Elles nous ont permis de comprendre en quoi consistait leurs mesures de prévention et d'intervention. La Finlande nous a été particulièrement utile en ce qui concerne la question des doubles coques. Ce pays disposait de statistiques remontant à 20 ans. L'eau est très peu profonde du côté est de la mer Baltique et des navires y échouent constamment. Entre 80 et 85 p. 100 des navires qui ont échoué étaient équipés d'une double coque, ce qui a permis d'éviter de la pollution. Il va sans dire que la Finlande incite les propriétaires de navires-citernes à utiliser des navires-citernes à double fond.

Nous avons aussi entrepris six études techniques. Tout au long de notre mandat, nous avons insisté, auprès des témoins, sur le fait que nous n'étions pas un comité technique et que nous tiendrions compte de leurs suggestions et essaierions de venir à bout des problèmes techniques, de les éviter lorsque nous le pourrions, et de nous attacher aux questions importantes de politique plutôt qu'aux détails de l'application.



[Text]

Mr. Chairman, I was invited to come here to answer questions from the House of Commons committee. I have not prepared any formal presentation for them or for yourselves, but I would be glad to answer any questions you may have.

**Senator Perrault:** You stated in your remarks, Mr. Brander-Smith, that industry and government at the time of your hearings and your study were ill-prepared to deal with spills. Do you think we have made measurable progress between November of 1990 and the present time?

**Mr. Brander-Smith:** Yes, I do, considerable progress in a number of areas. One of the most important things that we emphasized as we travelled was the necessity for a change in attitude. There has been an enormous change in attitude. When we started, for example, the oil industry did not consider itself as having any responsibility for cleanup of oil unless it occurred at one of their refineries. By the time we were through, we had persuaded them that the public was going to look to them to clean up oil, whether they were legally responsible or not, and certainly the *Exxon Valdez* incident assisted us in persuading us to that result, particularly when people started to cut up their credit cards and mail them into Exxon.

**Senator Perrault:** That is an encouraging report.

**Mr. Brander-Smith:** The Coast Guard kept very careful watch on what we were doing and received a daily transcript. They tried to correct a number of things people were complaining about as we went along, which is part of the reason for having this sort of a hearing. For example, it was clear from questions we were asking that we thought it would be a good idea if there was a centre in Ottawa, set up by the Coast Guard, responsible for oil spill nationally, rather than leaving it to the rather uneven expertise in the divisions or the regions. The Coast Guard set up that centre before our hearings were completed.

There are many other things that were underlined by people who spoke to us as requiring more attention or correction, many of which were attended to as we went along.

**Senator Perrault:** That is a very encouraging report. I want to ask a question about double-hulling. You cited Finland as one nation which has developed some very useful statistical information about marine accidents in shallow waters. You said that your study of information from Finland was the most meaningful, perhaps, of any of the countries you visited.

[Traduction]

Monsieur le président, on m'a invité ici pour répondre aux questions des membres du comité. Je n'ai préparé aucune déclaration officielle, mais je serais heureux de répondre aux questions qu'ils voudront bien me poser.

**Le sénateur Perrault:** Vous avez déclaré, monsieur Brander-Smith, que l'industrie et le gouvernement, au moment de la tenue de vos audiences et de votre étude, étaient mal préparés à réagir aux déversements. Croyez-vous que nous ayons fait des progrès mesurables depuis novembre 1990.

**M. Brander-Smith:** Oui, des progrès considérables dans un certain nombre de domaines. L'un des points importants sur lequel nous avons particulièrement insisté lorsque nous avons parcouru le Canada, c'était la nécessité de changer d'attitude et je puis dire qu'à cet égard on peut parler d'un énorme revirement. Lorsque nous avons commencé notre étude, par exemple, l'industrie pétrolière estimait n'avoir aucune responsabilité pour le nettoyage après un déversement d'hydrocarbures à moins que celui-ci ne se produise dans l'une de ses raffineries. Le temps que nous ayons achevé l'étude, nous les avons persuadés que la population allait se tourner vers elle pour qu'elle s'occupe du nettoyage, qu'elle soit légalement responsable ou non. Il va sans dire que l'accident de l'*Exxon Valdez* nous a aidés à les persuader en ce sens, surtout lorsque les gens ont commencé à couper leurs cartes de crédit et à les renvoyer à Exxon.

**Le sénateur Perrault:** C'est un rapport encourageant.

**M. Brander-Smith:** La Garde côtière a suivi nos audiences de très près et recevait quotidiennement la transcription des délibérations. Elle a essayé de donner suite aux plaintes formulées au fur et à mesure de la tenue de nos audiences, ce qui explique en partie la tenue de ce genre d'audience. Par exemple, il était clair, à partir des questions que nous posions, que nous estimions qu'il serait bon que la Garde côtière établisse à Ottawa un centre qui se chargerait, à l'échelle nationale, des déversements d'hydrocarbures plutôt que de s'en remettre aux divisions ou aux régions aux compétences inégales. Nous n'avions pas encore terminé nos audiences que la Garde côtière avait mis ce centre sur pied.

Les gens avec qui nous avons parlé ont fait ressortir bien d'autres points qui exigent plus d'attention ou de correctifs; on s'est occupé d'un certain nombre d'entre eux à mesure que nous progressions dans notre travaux.

**Le sénateur Perrault:** C'est un rapport très encourageant. J'ai une question au sujet de la double coque. Vous avez dit que la Finlande est l'un des pays qui possèdent des statistiques très utiles sur les accidents marins dans les petits fonds. D'après vous, l'étude des renseignements que les Finlandais vous ont fournis vous a peut-être été la plus utile par rapport à l'information livrée par tous les pays que vous avez visités.

[Text]

You stated that almost no accidents occurred. In other words, if a double-hulled tanker went ashore or aground, there was very little pollution in Finnish waters. What is our current attitude toward double-hulling in Canadian waters? Should we ban single-hull tankers from our waters? What have we done? I would appreciate an update in this area.

**Mr. Brander-Smith:** The answer is yes, we should, and we will. In fact, there is no question that on the day our report was filed, the oil industry stated that they accepted that we must have double-hulled ships for the Canadian tanker fleet, and that foreign tankers should be double-hulled as well. It is a question as to when that should be done.

**Senator Perrault:** Do you see that process involving a phase-in period? Are we looking at five or ten years down the road when we should bring in some measures to enforce this? Or are we looking at next year?

**Mr. Brander-Smith:** We recommended that the Canadian tanker fleet should be rebuilt as double-hulled vessels within seven years.

**Senator Perrault:** You talked about the Finnish experience. Do they provide any financial incentives or do they impose financial penalties on those ships that come into Finnish waters that are not double-hulled?

**Mr. Brander-Smith:** They charge a penalty to single-hulled ships carrying oil.

**Senator Perrault:** Is that based on the size of the ship, its capacity or its contents?

**Mr. Brander-Smith:** I believe it is based on the quantity of oil carried.

**Senator Perrault:** Like preventive medicine, the best defence against spills is to make sure that ships do not spill in the first place.

**Mr. Brander-Smith:** Absolutely.

**Senator Perrault:** Rather than concerning ourselves with clean-up.

**Mr. Brander-Smith:** Yes. There are a number of things in the area of prevention which are already in place or being put in place. I might just mention them.

They include the upgrading of the vessel traffic service centres, which we recommended. This is taking place. The conversion of paper charts to an electronic chart system is going ahead, and has made several dramatic advancements. There has been a general increase of additional soundings in

[Traduction]

Vous avez déclaré qu'il ne s'y était produit pour ainsi dire aucun accident. Autrement dit, l'échouement d'un navire-citerne à double coque pollue très les eaux finlandaises. Quelle est l'attitude du Canada à l'heure actuelle à l'égard de la circulation des navires à double coque dans les eaux canadiennes? Devrait-on interdire l'accès de nos eaux aux navires-citernes à simple coque? Quelles mesures avons-nous prises? J'aimerais être mis au fait à cet égard.

**M. Brander-Smith:** La réponse est oui, nous devrions et nous le ferons. En fait, il n'y a aucun doute que le jour du dépôt de notre rapport, l'industrie pétrolière a déclaré qu'elle acceptait que la flotte de navires-citernes du Canada soit constituée de bâtiments à double coque et qu'il en soit de même pour les navires-citernes étrangers. Reste à savoir quand cela devrait être fait.

**Le sénateur Perrault:** Croyez-vous que l'on procèdera graduellement? Parle-t-on de cinq ou dix ans en qui concerne les mesures que l'on devrait prendre? Ou parlons-nous de l'an prochain?

**M. Brander-Smith:** Nous avons recommandé que le remplacement de la flotte canadienne par des navires-citernes à double coque se fasse d'ici sept ans.

**Le sénateur Perrault:** Vous avez parlé de l'expérience finlandaise. Le gouvernement a-t-il offert des stimulants financiers ou a-t-il imposé des amendes aux navires qui croisent dans les eaux finlandaises et qui ne sont pas équipés d'une double coque?

**M. Brander-Smith:** Le gouvernement impose une amende aux navires-citernes à coque simple qui transportent des hydrocarbures.

**Le sénateur Perrault:** Cette amende se fonde-t-elle sur la taille du navire, sur sa jauge ou son contenu?

**M. Brander-Smith:** Je crois qu'on se fonde sur la quantité de pétrole transporté.

**Le sénateur Perrault:** C'est comme pour la médecine préventive, le meilleur moyen de se protéger contre les déversements c'est de faire en sorte que les navires ne puissent se vider de leur contenu.

**M. Brander-Smith:** Tout à fait.

**Le sénateur Perrault:** Plutôt que de s'inquiéter du nettoyage.

**M. Brander-Smith:** Un certain nombre de mesures préventives sont déjà en place ou sur le point de l'être. Je pourrais tout simplement les mentionner.

Il y a entre autres l'amélioration des centres des services à la circulation maritime que nous avons recommandée. On s'en occupe à l'heure actuelle. Le passage des cartes hydrographiques à un système de cartographie électronique est en marche et a fait plusieurs percées spectaculaires. On a multiplié les



[Text]

areas of traffic. Basic soundings for charting is very thin except for the south sections of the East Coast and West Coast. In the Arctic, in particular, there is need for additional charting and some of that is underway. This will take a great deal of money and a period of five years to do. However, it has been initiated.

There is now an increased inspection of tankers as they arrive in Canada. There is now aerial survey on the west and East Coast in addition to the Great Lakes. Standards for crew training are being increased.

That is all on the prevention side.

On the response side, some new equipment has been put in place. The oil industry has undertaken, with the cooperation or supervision of the Coast Guard, training programs to train people at their refineries and to increase the cooperatives which the oil industry already have in place; to increase the standard of training and equipment of those cooperatives, as well as to introduce new cooperatives at Quebec City and one at Halifax.

That is a substantial response to the recommendations we made.

**Senator Kenny:** Mr. Brander-Smith, are you in a position to provide us with advice in relation to Bill C-121? Have you reviewed the bill and are you prepared to comment on it?

**Mr. Brander-Smith:** I have certainly reviewed it and am prepared to comment on it.

**Senator Kenny:** Could you tell us where the bill falls short of the recommendations you made in your report of September 1990?

**Mr. Brander-Smith:** If I can step aside from the bill for a moment, we made 107 recommendations. Some 104 of them have either been agreed to without reservation or agreed to in principle, with comments as to when or how they can be implemented. There is general acceptance to the recommendations we have made.

There is a whole area of the subject which is prevention. The items that I have just reviewed are some of the items. We made dozens of recommendations in those areas. They are not included in the bill.

The bill deals mainly with response. On the other hand, I would not like to think the other things are being neglected. They are not being neglected.

Apart from the double-hulls, I cannot direct you to any specific item of prevention that is being disagreed with or not dealt with somehow by regulation, because the Coast Guard already has the authority to do the job.

[Traduction]

sondages des profondeurs dans les secteurs là où circulent les navires. Il se fait très peu de sondages de base aux fins de la cartographie si ce n'est dans les parties sud de la côte est et de la côte ouest. Dans l'Arctique, en particulier, il faut cartographier davantage et on y travaille un peu. Il faudra y consacrer beaucoup d'argent et une période de cinq ans. Toutefois, la tâche est amorcée.

À l'heure actuelle, on inspecte plus à fond les navires-citernes à leur arrivée au Canada. À la surveillance aérienne des Grands lacs, s'est ajoutée celle de la côte ouest et de la côte est. On a resserré les normes en matière de formation des équipages.

C'est tout pour la prévention.

Du côté intervention, on dispose maintenant de nouveau matériel. L'industrie pétrolière a entrepris, avec la collaboration ou la supervision de la Garde côtière, des programmes pour former les travailleurs aux raffineries et pour augmenter le nombre de coopératives qu'a déjà en place l'industrie pétrolière; pour resserrer les normes relatives à la formation et au matériel de ces coopératives ainsi que pour mettre en place de nouvelles coopératives à Québec et à Halifax.

Nos recommandations ont provoqué beaucoup de réactions.

**Le sénateur Kenny:** Monsieur Brander-Smith, êtes-vous en mesure de nous conseiller au sujet du projet de loi C-121? L'avez-vous examiné et êtes-vous prêt à nous dire ce que vous en pensez?

**M. Brander-Smith:** Bien sûr que je l'ai examiné et que je suis disposé à vous dire ce que j'en pense.

**Le sénateur Kenny:** Pourriez-vous nous dire là où le projet de loi ne donne pas suite aux recommandations que vous avez faites dans votre rapport de septembre 1990?

**M. Brander-Smith:** Si je puis m'éloigner du projet de loi un petit instant, nous avons fait 107 recommandations. Environ 104 d'entre elles ont été approuvées sans réserve ou en principe, assorties d'observations sur le moment où l'on peut y donner suite et la façon dont s'y prendra. On accepte en général les recommandations que nous avons faites.

Il y a tout un aspect du sujet qui est la prévention. Je viens tout juste de parler de certaines mesures préventives. Nous avons fait des douzaines de recommandations à cet égard. Le projet de loi n'en tient pas compte.

Le projet de loi traite surtout de l'intervention. D'autre part, je ne voudrais pas avoir l'impression qu'on néglige les autres aspects. Ce n'est pas le cas.

À part les doubles coques, je ne puis vous indiquer aucune mesure préventive avec laquelle on serait en désaccord ou que ne traite pas de quelque façon la réglementation, étant donné que la Garde côtière est déjà habilitée à faire le travail.



[Text]

**Senator Kenny:** Perhaps I will touch on a series of points, then, and see if you can comment. With respect to double-hulls, you had several witnesses who appeared before your committee to comment about the value of double-hulls. Could you give this committee some of the flavour of that testimony?

I am particularly concerned about the inherent instability of a double-hulled vessel and the increased danger that might come from a double-hull versus the additional protection you would get from having a second hull.

**Mr. Brander-Smith:** With respect to the usefulness of the double-hull, for the moment we are directing our comments to the Canadian fleet, which is a fleet of tankers of from 10,000 to 12,000 tonnes. Undoubtedly, the double-hulls would prevent pollution in many groundings, and the groundings are numerous. Collisions are few.

If you have a collision at right angles, that is, the bow of one ship entering another ship in its side, it is very unlikely that a double-hull will prevent a spill, because it is almost inevitable that the bow will penetrate both shells. However, there are many collisions that occur as glancing blows only. As you can appreciate, ships usually collide when they are approaching each other and therefore are often altering course at the last moment and striking each other at an angle. Many collisions of that sort would be prevented. It is one of the sad things of maritime lawyers that collisions are declining in number throughout the world.

**Senator Kenny:** You did not have any witness come before you to suggest that a double-hull could in fact cause greater spills because such a vessel would be inherently less stable than a single-hulled vessel, did you?

**Mr. Brander-Smith:** We heard that. I do not know whether any witnesses told us that, but we knew from our reading that there were naval architects who were — I was going to say mounting a campaign, which might be too strong — who were putting forward the thought that if you had double-hulls and the ship was aground then the ship might lose some of the cargo from lower down but not higher up. Therefore, the centre of gravity would rise and the ship would be less stable.

Again, we are not a technical committee. There is a huge amount of discussion and argument and equally qualified people on the other side putting forward the fact that the ships need not be less stable. We looked at it as a problem that the naval architects should solve at the design stage.

**Senator Kenny:** I believe your committee commented on the benefits of active and passive control systems. Do you

[Traduction]

**Le sénateur Kenny:** Je parlerai si vous voulez de quelques points et vous déciderez si vous pouvez les commenter. En ce qui concerne les doubles coques, plusieurs témoins ont comparu devant votre comité pour parler de la valeur de ces dernières. Pourriez-vous nous parler du climat des témoignages?

Je m'inquiète particulièrement de l'instabilité inhérente d'un navire à double coque et du plus grand danger que pourrait représenter un tel bâtiment par rapport à la protection accrue qu'apporterait un navire équipé d'une de double coque?

**M. Brander-Smith:** En ce qui concerne l'utilité de la double coque, pour le moment nous parlons de la flotte canadienne, une flotte de navires-citernes jaugeant entre 10 000 et 12 000 tonnes. Il n'y a pas l'ombre d'un doute que l'utilisation de navires à double coque protégerait contre la pollution provoquée par bien des échouements, et ces derniers sont nombreux. Il y a peu de collisions.

Dans le cas d'un abordage à angle droit, c'est-à-dire, lorsque la poupe d'un navire frappe le côté d'un autre navire, il est très improbable qu'une double coque empêche le déversement du contenu parce qu'il est presque inévitable que la proue traverse les deux coques. Toutefois, il de nombreux abordages se produisent de biais seulement. Comme vous le savez, les navires se heurtent habituellement lorsqu'ils approchent l'un de l'autre; ils doivent souvent modifier leur course à la dernière minute et se frappent à un certain angle. Bon nombre de collisions de ce genre seraient évitées. Les avocats du droit maritime doivent composer avec le triste fait que le nombre d'abordages diminuent à l'échelle de la planète.

**Le sénateur Kenny:** Et aucun témoin n'a laissé entendre qu'une double coque pourrait en fait provoquer des déversements plus importants étant donné qu'un tel navire serait fondamentalement moins stable qu'un navire à simple coque?

**M. Brander-Smith:** Nous en avons entendu parler. Je ne sais pas si des témoins nous l'ont dit, mais nous savions par nos lectures que certains architectes maritimes prétendaient — j'allais dire organisaient une campagne, ce qui aurait été peut-être trop fort — que si un navire équipé d'une double coque il pourrait perdre une partie de sa cargaison à partir de la partie inférieure vers le bas mais non à partir de la partie supérieure vers le haut. Le centre de gravité augmenterait et le navire serait moins stable.

Nous ne sommes pas un comité technique. Les discussions et les arguments ne manquent pas et des gens tout aussi compétents de l'autre côté font ressortir le fait que les navires n'ont pas besoin d'être moins stables. Nous avons considéré cette question comme un problème que les architectes maritimes devraient régler à l'étape de la conception.

**Le sénateur Kenny:** Je crois que votre comité a exprimé son point de vue sur les avantages des systèmes de contrôle

[Text]

have any views now on where Canada should be going vis-à-vis active control systems in its major ports?

**Mr. Brander-Smith:** Yes. We recommended that the Coast Guard be given the authority to stop vessels when they were entering circumstances that they thought might cause a collision or even undue traffic congestion.

I want to explain that it is a legal problem that, if you give someone authority to control the way something is done, that does not give them the right to stop the operation. So, the Coast Guard authority had the right to advise on the direction traffic should take. It did not have the right to stop the traffic. We recommended it should have. I think that has been achieved in Bill C-121.

**Senator Kenny:** From a layman's perspective, one sees an active control system being very similar to that of an air traffic controller, except that it is on the water. Is that a fair analogy? If so, how are the hurdles overcome in the air that cannot be overcome on the water?

**Mr. Brander-Smith:** That is a very difficult and much disputed area. First, in terms of the aircraft situation, and I am only speaking for myself now off the top of my head, the pilot often has no visibility and is relying entirely on his instruments. The ground controller has instruments and an opportunity to observe locally much more accurately what is going on with respect to aircraft traffic generally. In the aircraft scene everything happens very quickly because the aircraft are moving so quickly.

On water, it is quite different in that the action develops more slowly. In all our congested coastal waters we have compulsory pilotage. Thus, the person with the greatest amount of skill is on board the ship. The man in the traffic control area with respect to ships can only see what is generally happening with respect to the progress of the vessel. He does not see what the pilot intends to do in the next three minutes.

The system in place now requires all ships, as well as the pilots, to report in from all the areas that are blind and where a collision could occur if you did not know another vessel was coming. It requires the vessel to check with the vessel traffic centre and also to call ahead at those spots.

The concept on the water is to let all vessels know exactly what is going on so that they can take appropriate steps.

**Senator Kenny:** You referred earlier to the number of inspections that the federal government makes. It seems to me, and I would like you to comment on this, that we are woefully lagging in terms of inspections. In 1990, the federal government inspected 15 per cent of vessels coming into Canadian ports. The target for 1992 was 25 per cent. I do not

[Traduction]

actif et passif. Avez-vous quelque chose à dire maintenant sur la direction que devrait prendre le Canada en ce qui concerne les systèmes de contrôle actif dans ses principaux ports?

**M. Brander-Smith:** Oui. Nous avons recommandé que la Garde côtière soit autorisée à arrêter les navires lorsqu'elle croit que ceux-ci risquent de provoquer une collision voire un encombrement injustifié de la circulation.

Permettez-moi d'expliquer qu'il s'agit-là d'un problème légal à savoir que, si vous habilitiez quelqu'un à contrôler la façon de procéder, cela ne lui donne pas le droit de mettre fin à l'activité. Ainsi, la Garde côtière a le droit de conseiller sur le sens du trafic. Elle n'a pas le droit d'arrêter le trafic. Nous avons recommandé qu'elle dispose de ce droit. Je crois que le projet de loi C-121 a donné suite à cette recommandation.

**Le sénateur Kenny:** Du point de vue d'un profane, un système de contrôle actif ressemble beaucoup au contrôle de la circulation aérienne, sauf que cela se passe sur l'eau. L'analogie est-elle bonne? Si c'est le cas, quels sont les obstacles qu'on peut franchir dans l'air, mais non sur l'eau?

**M. Brander-Smith:** C'est un domaine très complexe et très contesté. Premièrement, en ce qui concerne la situation de l'avion, et je parle pour moi-même sans trop savoir ce que je dis, il arrive que le pilote n'ait pas de visibilité et qu'il s'en remette entièrement à ses instruments. Le contrôleur au sol a les instruments et peut observer beaucoup plus précisément ce qui se passe en ce qui concerne le trafic des avions en général. En ce qui concerne les avions, tout se passe très rapidement étant donné la très grande vitesse à laquelle l'avion se déplace.

Sur l'eau, c'est très différent du fait que les choses se passent plus lentement. Dans toutes nos eaux côtières encombrées, le pilotage est obligatoire. Ainsi, la personne la plus compétente se trouve à bord du navire. La personne qui contrôle le trafic des navires dans un secteur donné ne peut voir que ce qui se passe en général pour le progrès du navire en question. Il ne voit pas ce que le pilote a l'intention de faire au cours des trois prochaines minutes.

Le système en place exige à l'heure actuelle que tous les navires, ainsi que les pilotes, fassent rapport à partir de tous les endroits sans visibilité et où un abordage pourrait se produire si vous ne saviez pas qu'un autre navire s'en vient. Il faut alors que le navire vérifie avec le centre des services de la circulation maritime et appelle d'avance à ces endroits.

L'idée sur l'eau, c'est de faire savoir à tous les navires exactement ce qui se passe pour qu'ils puissent prendre les mesures appropriées.

**Le sénateur Kenny:** Vous avez parlé plus tôt du nombre d'inspections auxquelles procède le gouvernement fédéral. Il me semble que, et j'aimerais que vous nous disiez ce que vous en pensez, les inspections font cruellement défaut. En 1990, le gouvernement fédéral a inspecté 15 p. 100 des navires qui ont fréquenté les ports canadiens. L'objectif de 1992 était de



[Text]

know whether that target has been met or not. The Americans are inspecting 97 per cent of their vessels.

What do they know that we do not? Or what do we know that they do not?

**Mr. Brander-Smith:** I guess they are spending more money on it, to begin with.

The matter is progressing a little. It was 8 per cent in 1989 and 15 per cent in 1990. I understood it was to be 25 per cent in 1991. I have been told it is now more than 30 per cent. I guess you would get a more accurate figure from the Coast Guard.

**Senator Kenny:** On September 17, 1991, the Coast Guard said that their target for 1992 was 25 per cent. What I am asking you to comment on is the value of inspections. Are we getting vessels into Canadian ports that are poorly equipped and causing lots of spills? Could we decrease this and save the taxpayers money if we were to increase the number of inspections?

**Mr. Brander-Smith:** I think everyone would like everything inspected 100 per cent. That is a useful objective.

I think the quality of the inspections has improved. The detention of vessels when serious defects are discovered on inspection has increased. In other words, formerly there was a tendency to see the defect and say, "Well, fix it before you come back". In fact, the Coast Guard now insists on having those defects fixed before the vessel goes anywhere.

I guess I conclude where I started. If you gave the Coast Guard the money, they would have a lot more inspections.

**Senator Kenny:** Would that be a valuable thing?

**Mr. Brander-Smith:** It is always useful, yes.

**Senator Kenny:** Well, perhaps it would be useful, but would we in fact save money by reducing spills? I understand the point you made earlier that, obviously, having 100 per cent of inspections would be a good thing, but can you make a case that the inspections would in fact be cost effective and would save the taxpayers money if they were carried out now?

**Mr. Brander-Smith:** I think it is very difficult to do that one way or the other.

I will just add that the oil industry is now doing more inspections itself of ships that they are chartering to carry their oil or to bring oil to Canada. That is a very important step. That is another factor on the prevention side. On occasion, they engage surveyors to ride a vessel empty for some hours

[Traduction]

25 p. 100 et je ne sais pas si on l'a atteint. Les Américains inspectent 97 p. 100 de leurs navires.

Que savent-ils que nous ignorons? Ou que savons-nous qu'ils ignorent?

**M. Brander-Smith:** Je suppose qu'ils consacrent plus d'argent à l'inspection.

La situation s'améliore un peu. C'était 8 p. 100 en 1989 et 15 p. 100 en 1990. J'ai cru comprendre qu'on a atteint 25 p. 100 en 1991. Et on m'a dit que c'est plus de 30 p. 100 maintenant. Je suppose que vous obtiendriez des chiffres plus précis en vous adressant à la Garde côtière.

**Le sénateur Kenny:** Le 17 septembre 1991, la Garde côtière a déclaré qu'elle s'était fixée comme objectif 25 p. 100 en 1992. Je vous demande ce que vous pensez de la valeur des inspections. Les navires qui croisent dans les ports canadiens sont-ils mal équipés et provoquent-ils beaucoup de déversements? Pourrions-nous diminuer les déversements et sauver de l'argent aux contribuables si nous augmentions le nombre d'inspections?

**M. Brander-Smith:** Je crois que tout le monde aimerait que tous les navires soient inspectés. C'est un objectif utile.

Je crois que la qualité des inspections s'est améliorée. On retient un plus grand nombre de navires lorsqu'on y constate de graves lacunes. Autrement dit, on avait auparavant tendance à constater la défectuosité et à dire: "Eh bien! réparez cela avant de revenir". En fait, la Garde côtière insiste maintenant pour que les réparations soient effectuées avant de laisser le navire partir.

Je crois être revenu à mon point de départ. Si vous donniez l'argent à la Garde côtière, elle pourrait procéder à un plus grand nombre d'inspections.

**Le sénateur Kenny:** Est-ce que ça vaudrait la peine?

**M. Brander-Smith:** C'est toujours utile, oui.

**Le sénateur Kenny:** Cela serait peut-être utile, mais réaliserait-on vraiment des économies en réduisant les déversements? J'ai bien compris ce que vous vouliez dire, tantôt, lorsque vous parliez d'inspections à 100 p. 100; toutefois, pouvez-vous démontrer que ces inspections seraient rentables, qu'elles permettraient de réaliser des économies?

**M. Brander-Smith:** Je pense qu'il serait très difficile de prouver l'un ou l'autre point.

J'ajouterai simplement que l'industrie pétrolière inspecte elle-même un plus grand nombre des navires qu'elle affrète pour transporter du pétrole jusqu'au Canada. C'est déjà un pas très important, une autre mesure de prévention. À l'occasion, l'industrie retient également les services d'experts qui navi-



[Text]

before it arrives at the loading port to pick up its oil. That is a useful practice as well.

Also as a response to the situation, the oil industry has persuaded the government to increase the number of pilots or extend pilotage in certain areas where previously the pilot was not on board early enough to have the chance to avoid a situation. To illustrate the point, entering Halifax, the pilot went on board so late that the ship simply had to continue into the harbour. Even though the pilot thought the harbour was too congested, he had passed the point of no return.

As well, the industry has engaged escorts to escort ships through difficult passages. That practice was led by Imperial Oil, and other companies are doing the same thing.

**Senator Kenny:** This is a voluntary effort on the part of the oil companies, because they are concerned about civil liability; it is not something that is mandated. Should we not have mandated tug escorts coming in and out of our major harbours?

**Mr. Brander-Smith:** Yes. As a panel we felt that we should not rely on industry to do what they should do or what they promised to do, but that things should be put in regulations. It is a policy of the present government to do as much as possible by consent with industry — and I think this extends beyond the oil industry to other industries — and only to pass regulations if the industry does not do what the government thinks it should be doing.

That is a very basic policy decision, I believe, and this was our feeling at the time.

**Senator Kenny:** What are your comments, sir, on exclusion zones? Do we have adequate exclusion zones down the West Coast to deal with the Alaska trade?

**Mr. Brander-Smith:** We wanted that particular area recognized internationally as an exclusion zone. Also we wanted to define zones that would carry vessels in and out of the Strait of Juan de Fuca around the very rich fishing area known as the Barclay Canyon. We want to do more on the East Coast in that respect also in terms of keeping ships off the Grand Banks.

There is a huge amount of traffic from Europe to the United States that does not come anywhere near Canada, but which is an existing and continuing oil spill hazard.

**Senator Kenny:** Are you satisfied that the vessels coming into Canada are adequately insured?

**Mr. Brander-Smith:** This is a personal opinion, but, yes, I am sure they are very adequately insured. Having said that, in the protection indemnity clubs, which are mutual insurance

[Traduction]

guent quelques heures sur un navire vide avant que celui-ci n'atteigne le port d'embarquement pour être chargé de pétrole. C'est également utile.

L'industrie pétrolière a également persuadé le gouvernement d'augmenter le nombre de pilotes ou de faire monter ces derniers beaucoup plus tôt à bord des navires. Par exemple, à l'entrée du port de Halifax, les pilotes montaient à bord des navires trop tard, le navire n'avait plus qu'à continuer sa route dans le port. Même si le pilote avait jugé que le port était trop congestionné, il était trop tard pour faire marche arrière.

L'industrie a retenu les services de bâtiments escorteurs pour accompagner les navires dans les passages difficiles. *Imperial Oil* a été la première société à le faire et d'autres lui ont emboîté le pas.

**Le sénateur Kenny:** Si les compagnies pétrolières ont pris cette initiative, c'est qu'elles sont conscientes de leurs responsabilités civiles; elles n'y sont pas tenues. Peut-être aurions-nous dû les obliger à faire escorter leurs navires-citernes par des remorqueurs, à l'entrée et à la sortie des ports?

**M. Brander-Smith:** Oui, le comité était d'avis qu'il ne faudrait pas attendre que l'industrie fasse ce qu'elle a à faire ou ce qu'elle a promis de faire, mais bien réglementer ce qui est jugé nécessaire. L'actuel gouvernement a pour politique de faire appel tout d'abord à la bonne volonté de l'industrie (et je pense qu'il le fait également avec d'autres industries), et de n'adopter des règlements que s'il estime que l'industrie ne fait pas ce qu'elle devrait faire.

C'est une décision de politique vraiment fondamentale, et c'est ainsi que nous avons perçu les choses à ce moment-là.

**Le sénateur Kenny:** Qu'avez-vous à dire, monsieur, sur les zones interdites? Sont-elles adéquates, sur la côte Ouest, en ce qui concerne le trafic en provenance et en direction de l'Alaska?

**M. Brander-Smith:** Nous souhaitons que ce secteur particulier soit reconnu internationalement comme zone interdite. Nous voulions également délimiter des zones qui permettraient aux navires d'entrer et de sortir du détroit Juan de Fuca, autour des très riches pêcheries connues sous le nom de Barclay Canyon. À cet égard, nous souhaitons également faire plus sur la côte Est, pour ce qui est d'éloigner les navires des Grands Bancs.

L'énorme trafic entre l'Europe et les États-Unis n'approche pas des côtes canadiennes, mais il constitue une menace permanente pour ce qui est des déversements d'hydrocarbures.

**Le sénateur Kenny:** À votre avis, les navires qui viennent au Canada sont-ils suffisamment assurés?

**M. Brander-Smith:** C'est une opinion personnelle, mais oui, j'estime qu'ils sont adéquatement assurés. Cela étant dit, au sein des mutuelles de protection et d'indemnisation, qui sont

[Text]

associations of ship owners through which they insure themselves, the normal limit of liability for oil spills is \$500 million, and the ship owner now has the option of taking an additional \$200 million of insurance. That is very considerable insurance.

**Senator Kenny:** Is that because we are less litigious here? When the Energy Committee reviewed this matter with the authorities in San Francisco we were led to believe, by the officials there who dealt with oil spills, that a spill of a moderate-sized vessel in that harbour could result in damages well in excess of \$1 billion. They said that every time a vessel came in there the company which owned it was putting its future on the line in a financial sense, because most oil companies in the world could not withstand the sort of damages that would be claimed against them in the event of a significant spill.

**Mr. Brander-Smith:** That may be so. Was that a question?

**Senator Kenny:** Yes, it was. If we had a major spill in Vancouver harbour, for example, could we not anticipate the damages being well above \$700 million?

**Mr. Brander-Smith:** I think it is very unlikely.

**Senator Kenny:** With regard to the clean-ups, we are spending a lot of money on clean-up equipment and many taxpayers have the impression that we should reasonably expect oil clean-up equipment to be effective after a catastrophic spill.

Is there any equipment in existence, or is there any equipment in Canada, that can reasonably clean up oil in any kind of storm, or any bad weather, or in seas that are above a couple of feet? Should Canadians have much confidence in the abilities of companies that have accidents? I am not talking about spills in harbours or spills loading or off-loading. I am talking about ships that go aground or collide.

Should Canadians have any confidence that we have the ability in Canada to clean up a spill of that nature?

**Mr. Brander-Smith:** No. If I can take a moment of your time, I went to a spill at Huntington Beach, California. It happened on a Thursday at four o'clock in the afternoon, an ideal time. Within an hour there was a vessel there which was designed to clean up and had no other function. The ship was boomed 15 minutes later. Nevertheless, a lot of oil escaped. The weather was perfectly calm until the following Monday.

[Traduction]

en fait des sociétés d'assurance mutuelle de propriétaires de navires, les navires sont habituellement couverts jusqu'à 500 millions de dollars en cas de déversement d'hydrocarbures et le propriétaire peut choisir de souscrire à une assurance supplémentaire de 200 millions de dollars. Il s'agit donc d'assurances considérables.

**Le sénateur Kenny:** Serions-nous moins chicaniers ici? Lorsque le comité de l'énergie a examiné cette question avec les autorités de San Francisco, celles-ci lui ont laissé entendre qu'un déversement provenant d'un navire-citerne d'un tonnage moyen pourrait causer dans leur port des dommages bien supérieurs à un milliard de dollars. Ils ont déclaré que chaque fois qu'un navire y venait, ses propriétaires mettaient leur survie financière en jeu, parce que la plupart des sociétés pétrolières du monde ne pourraient payer la facture qui leur serait présentée après un déversement important.

**M. Brander-Smith:** C'est possible. Était-ce une question?

**Le sénateur Kenny:** Oui. Si nous avions un déversement important dans le port de Vancouver, par exemple, se pourrait-il que les dommages soient bien supérieurs à 700 millions de dollars?

**M. Brander-Smith:** Je pense que c'est peu probable.

**Le sénateur Kenny:** Nous consacrons beaucoup d'argent à l'acquisition de matériel de nettoyage et un grand nombre de contribuables ont l'impression que nous devrions pouvoir compter sur ce matériel en cas de déversement catastrophique.

Existe-t-il du matériel, ou possédons-nous au Canada du matériel permettant de nettoyer raisonnablement bien en cas de tempête ou de mauvaises conditions atmosphériques, ou lorsque les vagues dépassent quelques pieds de hauteur? Les Canadiens devraient-ils faire confiance aux sociétés qui ont déjà été impliquées dans des accidents? Je ne parle pas ici de déversements dans des ports ou à l'occasion d'un chargement ou d'un déchargement, mais plutôt de navires qui se sont échoués ou qui en ont frappé d'autres.

Les Canadiens devraient-ils compter sur notre capacité de nettoyer un déversement de cette nature?

**M. Brander-Smith:** Non. Si vous me donnez quelques minutes, je vous parlerai du déversement survenu à Huntington Beach, en Californie. Cela s'est produit à 4 heures de l'après-midi, un jeudi, donc à un moment idéal. Une heure plus tard, un navire était sur les lieux et chargé uniquement de nettoyer. Quinze minutes plus tard, le navire responsable du déversement était entouré d'une barrière flottante. Bien que le temps soit demeuré parfaitement calme jusqu'au lundi suivant, il s'est échappé beaucoup de pétrole.



[Text]

I arrived on the Sunday and was flown over the site by the U.S. coast guard on the Monday. There was an enormous flotilla of clean-up vessels there with skimmers and booms operating on the water. It was a very accessible area. The coast highway road ran right along the top of the beach. The equipment was brought down from San Francisco, Los Angeles and Long Beach and up from San Diego. It was contributed to by the coast guard, the navy and industry.

At that stage they were very optimistic about being able to clean up all this oil. I left on Monday evening. The next day the weather changed and there was four inches of oil on the beaches. There is quite a dispute as to how much oil they cleaned up. If they cleaned up 20 per cent, it was a record. At one stage the coast guard said that they expected to clean up 35 per cent. I very much doubt that they succeeded in doing that, and this was a "perfect" spill.

With regard to deep sea, the Norwegians have multimillion dollar ships built for this purpose only. They carry a crew to clean up and they operate in the North Sea. When a spill occurs, if you are able to establish yourself downwind and downtide from the rig from which the spill is coming, you have a chance of collecting a fraction of the oil, but it is still a small fraction. In rough weather the oil just goes out of the booms. Having said that, sir, what would you have to say to this committee about Hibernia and the risks involved there and, in particular, the risks to the Grand Banks? I do not know the risk of a spill occurring at a Hibernia operation, but there is no question in my mind that we are totally unprepared to clean it up. The Norwegians might well send us such a vessel, but by the time it got there it would be too late to confine the oil and huge damage would have been done.

**Senator Kenny:** When Mr. Hopper appeared before the Energy Committee he said the current tended to the northeast and he thought that most of the spill would dissipate by the time it hit Ireland.

**Senator Graham:** You can sometimes see Ireland from Newfoundland, you know, depending upon your condition.

**Senator Forrestall:** I think perhaps Mr. Hopper was not all that wrong.

Senator Kenny discussed with you who is the most effective policer. Mother Nature does a much better job than we will ever be able to do.

Senator Perrault, who has just left, might have noted the massive amount of coverage given to the breakdown of Lloyd's and the various clubs and the massive amounts of money lost by investors. I have always believed that the oil companies reacted much more quickly to the penalty imposed

[Traduction]

Je suis arrivé là-bas un dimanche et la Garde côtière des États-Unis m'a amené sur les lieux le lundi. Il y avait là toute une flotille de navires chargés de nettoyer et équipés d'écrèmeurs et de barrières flottantes. L'endroit était facilement accessible, car la route qui longe la côte passe tout près de la tête de la plage. Le matériel, amené de San Francisco, de Los Angeles et de Long Beach et monté jusqu'à San Diego, provenait de la Garde côtière, de la marine et de l'industrie.

À ce moment-là, tout le monde croyait que la nappe serait facilement nettoyée. J'ai quitté le lundi soir. Le jour suivant, les conditions atmosphériques ayant changé, la plage a été recouverte de quatre pouces de pétrole. On ne s'entend pas sur la quantité de pétrole qui a été récupérée. S'il s'agissait de 20 p. 100, ce fut un record. À un certain moment, la Garde côtière pensait pouvoir en récupérer 35 p. 100. Je doute qu'elle y soit parvenue, bien que les opérations de nettoyage se soient d'abord déroulées dans des conditions idéales.

Pour ce qui est des nettoyages en haute mer, les Norvégiens ont construit à cette seule fin des navires de plusieurs millions de dollars qui patrouillent la mer du Nord. Leur équipage est expressément chargé de nettoyer. En cas de déversement, si on peut se placer dans la direction du vent et dans le sens du reflux par rapport à la plate-forme d'où provient le déversement, on a de bonnes chances de recueillir une fraction du pétrole déversé, mais ce n'est toujours qu'une toute petite fraction. Par mauvais temps, la barrière flottante n'arrive pas à retenir le pétrole. Cela étant dit, que dire de la plate-forme Hibernia et des risques qu'elle présente, en particulier pour les Grands Bancs? Je ne sais pas si le risque d'un déversement à la plate-forme Hibernia est très élevé, mais, à mon avis, il ne fait aucun doute que nous sommes absolument incapables d'y faire face. Même si les Norvégiens nous envoyaient un navire, des dommages irréparables pourraient être causés avant son arrivée, étant donné le temps qui lui faudrait pour se rendre.

**Le sénateur Kenny:** Lorsque M. Hopper a comparu devant le comité de l'énergie, il a déclaré que le courant étant généralement en direction nord-est, la majeure partie d'un déversement se dissiperait avant d'atteindre les côtes d'Irlande.

**Le sénateur Graham:** Vous savez sans doute qu'on peut parfois voir l'Irlande, de Terre-Neuve, quand les conditions s'y prêtent.

**Le sénateur Forrestall:** M. Hopper n'avait peut-être pas tout à fait tort.

Vous avez discuté avec le sénateur Kenny du moyen de contrôler le plus efficace. Il semble que nous ne pourrions jamais faire un aussi bon travail que mère nature.

Le sénateur Perrault, qui vient tout juste de quitter, aurait pu parler de la couverture énorme accordée au morcellement de la Lloyd's et aux diverses mutuelles, ainsi qu'aux sommes énormes perdues par les investisseurs. Je pense que les pétrolières réagiront beaucoup plus rapidement aux amendes



[Text]

on their pocketbook than they did to any regulatory process that Parliament might attempt to impose upon them.

It is a very broad issue. With the experience of Lloyd's over each of the last six years, is there any sign that the self-regulatory process is being hurried along rather swiftly and surely by the massive insurance losses that have been experienced? In other words, are the insurance companies insisting on prevention to a degree that they might not have five or ten years ago? Do we find any comfort in that, if that is the case?

**Mr. Brander-Smith:** I do not think the insurance companies are really in a position to enact individual prevention measures in Canada, although I know you are asking a bigger question. On the other hand, insurance companies worldwide are certainly extremely concerned about the way their losses are mounting and they are taking steps whenever possible. For example, they are imposing higher insurance premiums on older tankers. However, there is a limit to what they can do.

**Senator Forrestall:** Besides increasing the premiums for the risk involved, insurance companies are now also insisting, for example, that ice pilots be used. Five years ago we did not use an ice pilot. We were quite happy to rely on the expertise of the existing crew. That is just a small example of what I am talking about.

Can we take any solace that on the prevention side the insurance companies are playing a much more important role in insisting on greater safety in the transportation of oil?

**Mr. Brander-Smith:** I would not recommend that you take much comfort from that, senator. I should mention, though, that the insurance companies take a very considerable part in the international conferences, and particularly in the conferences that are setting deadlines for the construction of new tankers.

The International Maritime Organization requires that new tankers built by all countries that are parties to the convention be double-hulled as of July this year. Punitive sanctions are imposed on other vessels in accordance with their age, which discourages their continued use. The danger is that the operator goes on using the vessel until it is no longer economical to maintain, but there are sanctions in the convention which discourage that. The insurance companies are certainly a part of that. The insurance companies want all of those old vessels out of circulation and new double-hulled vessels built.

**Senator Buchanan:** I have a comment and a question and then another comment and a question.

[Traduction]

qui leur seront imposées qu'au processus de réglementation que pourrait tenter de leur imposer le Parlement.

C'est une question très vaste. L'expérience de la Lloyd's au cours des six dernières années et les énormes pertes des assureurs entraîneront-elles rapidement et sûrement l'implantation d'un processus d'autoréglementation? En d'autres mots, les compagnies d'assurances insistent-elles davantage sur la prévention, beaucoup plus qu'elles ne l'auraient fait il y a cinq ou dix ans? Est-ce rassurant?

**M. Brander-Smith:** Je ne pense pas que les compagnies d'assurances canadiennes soient en mesure d'imposer des mesures de prévention individuelles, bien que votre question ait une portée plus vaste. Par ailleurs, les compagnies d'assurances dans le monde entier s'inquiètent certainement de l'augmentation de leurs pertes et prennent des mesures correctives. Par exemple, elles exigent des primes plus élevées dans le cas des vieux navires-citernes. Toutefois, les mesures qu'elles peuvent prendre sont limitées.

**Le sénateur Forrestall:** Mis à part l'augmentation des primes, les compagnies d'assurances insistent maintenant sur la présence de pilotes lorsqu'il y a de la glace. Ce n'était pas le cas il y a cinq ans. On se contentait de se fier à l'expérience de l'équipage. Cela illustre bien ce que je disais.

Pouvons-nous trouver quelque réconfort en matière de prévention du fait que les compagnies d'assurances insistent davantage sur la sécurité pour ce qui est du transport du pétrole?

**M. Brander-Smith:** Je ne pense pas qu'il faille chercher du réconfort de ce côté-là, sénateur. Je pense cependant que les compagnies d'assurances participent activement aux conférences internationales et, en particulier, aux conférences qui s'intéressent aux normes de construction pour les nouveaux navires-citernes.

L'Organisation maritime internationale exige que tous les nouveaux pétroliers construits par tous les pays qui sont parties à la convention possèdent une double coque à compter de juillet de cette année. Des sanctions seront prises contre les autres navires, selon leur âge, afin d'en décourager l'utilisation. Le danger est qu'un exploitant continue d'utiliser un navire jusqu'à ce qu'il ne soit plus rentable de l'entretenir, mais la convention prévoit également des sanctions pour empêcher cela. Les compagnies d'assurances y jouent certes un rôle. Elles souhaitent que tous ces vieux navires soient retirés de la circulation et remplacés par de nouveaux bâtiments à double coque.

**Le sénateur Buchanan:** J'aurais une observation à faire, suivie d'une question, puis une autre observation, également suivie d'une question.

[Text]

On the East Coast of Canada, we have been rather fortunate over the last number of years, from the time of the Second World War to the present. As I recall, we have had many minor spills in the Sydney area, the Strait of Canso, and Halifax, but nothing major except the 1970 *Arrow*. I am familiar with that episode. I was the Minister of Fisheries of the day. The *Arrow* was certainly not cleaned up very quickly, as you may recall. It was a long, long time before it was cleaned up. Amazingly, there was no effect on the fishing industry at the time. Everyone thought it would kill the industry in the Strait of Canso and ruin the environment, but it did not. In fact, lobstermen in the area told us later that it may have even helped the lobster industry in the area; however, I find that difficult to believe.

**Senator Graham:** I would question your taste.

**Senator Buchanan:** We Cape Bretoners have a different taste, as you know.

There was another spill in Halibut Bay outside Halifax, when a small tanker went ashore. That was cleaned up. It took a long, long time to clean it up. In those days the equipment used was much inferior to the equipment we have today. There have been quite a few small spills in Halifax harbour.

You would have to agree that we have been fortunate, when you think that we have three major refineries in the area, in the Strait of Canso and Halifax, and large tankers coming in and out.

This year the two senators opposite and I visited San Francisco. We spoke to the San Francisco Bay Authority, the Coast Guard, the state authority and the federal authority. There is a jurisdictional overlap problem in San Francisco Bay, but amazingly it seems to work very well. I was very surprised by how well it is working. They have avoided any major problems to date. They claim they have great preventive measures and that they are ready to move as quickly as they possibly can. As you may know, a tremendous number of tankers come in and out of the San Francisco Bay area.

Did your panel take a look at areas such as that and the kinds of preventive measures they have in place? Or were you satisfied that they could prevent or clean up spills if they occurred in areas such as the San Francisco Bay?

**Mr. Brander-Smith:** We did not look at them. We asked the senior Coast Guard official on the response side to come and speak to us, which he did. We spent a day and a half with him. He explained exactly what he did and told us about all

[Traduction]

La côte est du Canada a été plutôt épargnée au cours des dernières années, c'est-à-dire depuis la Seconde Guerre mondiale jusqu'à maintenant. Si ma mémoire est bonne, de nombreux petits déversements sont survenus dans la région de Sydney, dans le détroit de Canso et à Halifax, mais il n'y a pas eu d'incident d'importance, sauf pour le déversement du *Arrow*, en 1970. Je connais bien cet incident. J'étais, à l'époque, ministre des Pêches. Vous vous souviendrez peut-être que le nettoyage de ce déversement avait été long, très long. Chose étonnante, l'industrie de la pêche n'en a pas souffert. Tous croyaient que c'était la fin de l'industrie dans le détroit de Canso, que l'environnement était ruiné, mais ce ne fut pas le cas. En fait, les pêcheurs de homard de la région nous ont affirmé plus tard que ce déversement aurait peut-être même aidé l'industrie du homard; j'ai toutefois de la difficulté à le croire.

**Le sénateur Graham:** Vos goûts seraient discutables.

**Le sénateur Buchanan:** Comme vous le savez, la population du Cap-Breton n'a pas les mêmes goûts.

Je me souviens aussi d'un autre déversement qui s'est produit dans la baie Halibut, à l'extérieur d'Halifax, lorsqu'un navire-citerne s'est échoué. On a tout nettoyé. Encore une fois, les travaux ont été très, très longs. À cette époque, l'équipement utilisé était bien inférieur à ce dont nous disposons aujourd'hui. Donc, le port de Halifax a connu bien des petits déversements.

Lorsqu'on songe qu'il y a trois grandes raffineries dans cette région, dans le détroit de Canso et à Halifax, et que les grands pétroliers y circulent constamment, vous conviendrez que nous avons eu de la chance.

Cette année, les deux sénateurs d'en face et moi-même, nous avons visité San Francisco. Nous avons rencontré des représentants de la *San Francisco Bay Authority*, de la Garde côtière, de l'État et des instances fédérales. Nous avons constaté qu'en dépit de chevauchements des compétences dans cette région, fait étonnant, ça semble marcher. J'ai été surpris de voir à quel point tout se déroulait bien. Jusqu'ici, ils sont parvenus à éviter les problèmes de taille. Ils prétendent avoir en place d'imposantes mesures de prévention et pouvoir intervenir le plus rapidement possible. Comme vous le savez, il y a un très lourd trafic de pétroliers dans la baie de San Francisco.

Votre groupe a-t-il étudié de telles régions et le genre de mesures de prévention dont elles se sont dotées, ou étiez-vous satisfait qu'elles pouvaient prévenir ou nettoyer les déversements, si ceux-ci survenaient dans des endroits comme la baie de San Francisco?

**M. Brander-Smith:** Nous ne les avons pas étudiées. Nous avons demandé au dirigeant de la Garde côtière chargé des mesures d'intervention de venir nous en faire une description, ce qu'il a fait. Nous avons passé une journée et demie avec lui.



**[Text]**

sorts of incidents. He was head of a response team that went to all these events. He went to the serious ones himself. He certainly was no more optimistic than I am today that oil can be cleaned up easily.

I might say as well that the province of British Columbia now has an association with Alaska, Washington, Oregon and California where information is exchanged. They also are coping with difficulties. There is no significant breakthrough up there.

**Senator Buchanan:** One of the people we spoke to said that they are either doing something very right, because they have not had any serious problems, or it may be a place where a horrific accident is waiting to occur. If there is a horrific spill, the test will be whether it can be cleaned up.

I noticed in your report that the risk of spills is highest in eastern Canada, particularly Newfoundland. Placentia Bay was the likely place for the major spill. Why do you say that? Why Placentia Bay?

**Mr. Brander-Smith:** Everyone felt that Placentia Bay was a place of great risk. The weather is dreadful most of the year. The bay is subject to storms and to fog, and it is a treacherous entrance at the best of times.

**Senator Buchanan:** For about two years now, we have had the first offshore oil development in Canada just off Nova Scotia, Panuke and Cohasset. Knock on wood, nothing has happened. We have had no difficulties or spills. You may also be aware that we hope — again knock on wood — very soon to have a major facility in the Strait of Canso for trans-shipment of oil from that area down to the United States. Huge tankers will unload. The oil will be stored and then trans-shipped into smaller tankers and out of the Strait of Canso and down into Boston, Philadelphia and New York. Have you looked at that situation?

**Mr. Brander-Smith:** No, we did not look at that. It was still in its formative stages at the time.

**Senator Buchanan:** That has started?

**Mr. Brander-Smith:** Yes. We read what was being said by the people putting it into place. They obviously appeared to be proceeding in a very conservative way.

**[Traduction]**

Il nous a expliqué très exactement ce qu'il faisait et nous a raconté toutes sortes d'incidents. C'est lui qui dirigeait l'équipe d'intervention dépêchée sur tous les lieux de déversement. Lui-même se rendait sur les lieux des incidents les plus graves. Pas plus que moi, il n'était convaincu qu'on peut facilement nettoyer un déversement d'hydrocarbures.

Je pourrais ajouter que la province de Colombie-Britannique est maintenant associée aux états de l'Alaska, de Washington, d'Oregon et de Californie pour échanger de l'information. Ces états sont, eux aussi, aux prises avec des difficultés. Il n'y a rien à découvrir de ce côté-là.

**Le sénateur Buchanan:** Une des personnes que nous avons rencontrées nous a déclaré que, de deux choses, l'une: soit qu'ils font si bien les choses qu'il n'y a pas eu de problèmes graves jusqu'ici, soit qu'un horrible accident est sur le point de s'y produire. S'il survenait une catastrophe, le facteur déterminant sera de savoir si on peut nettoyer.

Je remarque, dans votre rapport, que la région la plus susceptible d'être le lieu d'un déversement est l'est du Canada, particulièrement Terre-Neuve. Selon vous, la baie de Plaisance était le lieu probable d'un déversement d'importance. Comment expliquez-vous cette affirmation? Pourquoi, au juste, avoir choisi la baie de Plaisance?

**M. Brander-Smith:** Tous les membres du groupe estimaient que la baie de Plaisance présentait un risque élevé. Le plus souvent, le temps y est atroce. Il y a souvent des tempêtes et du brouillard dans la baie, et il faut se méfier de son entrée, même par beau temps.

**Le sénateur Buchanan:** Depuis deux ans environ, le Canada a sa première exploitation de pétrole au large de la Nouvelle-Écosse, c'est-à-dire les projets Panuke et Cohasset. Touchons du bois, jusqu'ici, rien ne s'est produit. Tout s'est déroulé sans difficulté, ni déversement. Vous savez peut-être également que nous espérons — touchons encore du bois — avoir sous peu, dans le détroit de Canso, une installation importante pour le transbordement des hydrocarbures de cette région à destination des États-Unis. D'énormes navires-citernes y feront des débarquements. Les hydrocarbures y seront stockés, puis transbordés dans de plus petits navires qui quitteront le détroit de Canso pour se diriger vers Boston, Philadelphie et New York. Avez-vous examiné cette situation?

**M. Brander-Smith:** Non, nous ne l'avons pas étudiée. Le projet en était encore au stade embryonnaire, à l'époque.

**Le sénateur Buchanan:** Il a donc démarré?

**M. Brander-Smith:** Effectivement. Nous avons lu ce qu'en disaient ceux qui étaient chargés de le mettre en place. De toute évidence, ils semblaient agir avec beaucoup de prudence.



[Text]

**Senator Buchanan:** The reason I mention it is that the only major oil spill we have had in Nova Scotia in the last 40 some years was the *Arrow*, and it was in that area, in the Strait of Canso, and it was coming into the Gulf refinery at the time. Of course, methods of cleanup and prevention have changed a lot.

That brings me to my next point, that is, your comment that foreign tankers pose a greater threat to our shores than domestic tankers do. In the Strait of Canso and Halifax, most of the tankers coming in are foreign tankers. I was a little surprised that 25 per cent of all foreign tankers entering ports require inspection, but only 8 per cent are inspected. I had a statistic that indicated that 38 per cent of all individual ships visiting Canadian ports are inspected, all Canadian tankers are inspected at least once a year, and all foreign tankers are inspected every year on their first visit.

**Mr. Brander-Smith:** I would like to take credit on behalf of our panel for that improvement in inspections. The inspections are increasing; there is no question about that.

**Senator Graham:** As I recall, in your report you recommended a \$2 per tonne charge on single-hull vessels sailing in Canadian waters, to be reduced on vessels that were single-hulled but double-bottomed to 50 per cent of that charge, and eliminated on double-hulled vessels. I do not yet see this kind of financial incentive in the proposed legislation, although it is clear that the objective of moving towards double-hulling is really what is sought to be achieved.

Are the financial incentives to double-hulling provided in your report essential to creating the environment we are all pursuing?

**Mr. Brander-Smith:** We wanted to provide a method whereby double-hulled ships could be financed. We knew that for the shipping industry it was a financial problem. Worldwide, the shipping industry had been in recession and shipowners had not been setting aside moneys to replace their fleets. This was very much the case in Canada as well. So our intention was to put forward a means by which the Canadian ships would be double-hulled.

The oil industry was against the levy. They thought that when the ships were all rebuilt, the levy would still be in place. We pointed out to them that the levy automatically was eliminated as ships were double-hulled, because, as you say, double bottoms were to be charged half the levy and

[Traduction]

**Le sénateur Buchanan:** La raison pour laquelle je mentionne ce projet, c'est que le seul déversement d'hydrocarbures d'importance que nous ayons eu en Nouvelle-Écosse, au cours des 40 quelques dernières années, a été celui du *Arrow*, qui est survenu dans cette région, dans le détroit de Canso. Le navire s'apprêtait à accoster à la raffinerie de Gulf. Naturellement, les méthodes de nettoyage et de prévention ont beaucoup évolué depuis lors.

Ce qui m'amène au point suivant, c'est-à-dire à l'observation que vous avez faite selon laquelle les navires étrangers menacent beaucoup plus nos rivages que les navires canadiens. La plupart des navires-citernes qui accostent dans le détroit de Canso et à Halifax sont étrangers. J'ai été quelque peu étonné d'apprendre que 25 p. 100 de tous les navires-citernes étrangers entrant dans nos ports doivent être inspectés, mais que seulement 8 p. 100 d'entre eux l'étaient. Selon des chiffres que j'avais en main, 38 p. 100 de tous les navires individuels visitant des ports canadiens sont inspectés, comme d'ailleurs tous les navires-citernes canadiens, qui le sont une fois par année. De plus, tous les navires-citernes étrangers sont inspectés chaque année, lors de leur première visite dans nos ports.

**M. Brander-Smith:** Cette amélioration des inspections revient à notre groupe. Le nombre d'inspections augmente incontestablement.

**Le sénateur Graham:** Si ma mémoire est bonne, dans votre rapport, vous avez recommandé qu'on prélève 2 \$ par tonne des navires monocoques naviguant dans des eaux canadiennes, prélèvement qui serait réduit de moitié pour les navires monocoques ayant un double fond et entièrement éliminé pour les navires à double coque. Je ne retrouve pas ce genre de stimulant financier dans le projet de loi, bien que, de toute évidence, l'objectif visé soit que tous les navires aient une double coque.

Les stimulants financiers prévus dans votre rapport pour favoriser les doubles coques sont-ils nécessaires pour créer l'environnement désiré?

**M. Brander-Smith:** Nous voulions proposer une méthode qui puisse servir à financer la construction de navires à double coque. Nous savions que de telles constructions représentent des maux de tête financiers pour l'industrie de la navigation. Partout dans le monde, l'industrie de la navigation vivait une récession, et les armateurs n'avaient pas mis de côté l'argent voulu pour remplacer leur flotte. Le Canada n'y échappait pas. Nous voulions donc proposer un moyen de favoriser les navires à double coque au Canada.

L'industrie des hydrocarbures s'est opposée au prélèvement. D'après elle, une fois les flottes renouvelées, le prélèvement serait demeuré en place. Nous lui avons fait valoir que le prélèvement était d'office éliminé lorsque les navires avaient une double coque, puisque, comme vous le dites, seulement la

[Text]

double-hulled ships no levy. So it would be a permanent penalty on anyone bringing a single-hulled ship to Canada, but the bulk of the revenue would disappear once the Canadian fleet was double-hulled.

**Senator Graham:** When you made your recommendations, did the people who drafted the legislation give you any reason for not including this kind of incentive or penalty, whichever way you look at it, in the legislation?

**Mr. Brander-Smith:** No.

**Senator Graham:** Did the industry oppose it? Is that the main reason it was not included?

**Mr. Brander-Smith:** I am not in a position to say so, but I suspect that was the case. I think certainly that the Coast Guard, in their response, indicated they were pleased to have the industry put up the money and let natural economic forces operate to arrange the financing with respect to the double hull. They indicated that with respect to the cleanup equipment and research and development, which we also thought should be paid for by the levy, if industry did not put up the money or come to an agreement with them to share the cost of those items, a levy should be imposed.

I believe now that another look is being taken at a \$2 per tonne levy or some other way of financing the building of double-hulled ships for Canadian vessels, irrespective of whether the industry puts up the money. The pressure for that comes internationally to comply with the requirement that, as of July, new tankers must be double-hulled. As well, the Canadian fleet of tankers had an average age of 20 years when we were doing our study, so it is now 22.5 years. The normal life of a tanker is 20 years, which, with great care and considerable expense, can be extended as far as 30 years. There must be some pretty old vessels in that fleet that should be replaced.

**Senator Buchanan:** I covered the aspects of the Strait of Canso and trans-shipment. I did not ask you the question about the Cohasset and Panuke projects. Did your panel look at the situation out there to determine whether they have taken reasonable measures and precautions to either prevent and/or clean up any possible spills or problems they would have?

**Mr. Brander-Smith:** No, we did not. While we would have liked to, our terms of reference were specifically oil and chemical spills from tankers.

[Traduction]

moitié du prélèvement était exigée des navires à double fond et que les navires à double coque n'en payaient pas du tout. Une amende permanente aurait donc été prévue pour quiconque aurait fait pénétrer un navire monocoque dans les eaux canadiennes; cependant, le gros des recettes s'évanouirait lorsque la flotte canadienne aurait été remplacée par des navires à double coque.

**Le sénateur Graham:** Lorsque vous avez fait vos recommandations, ceux qui rédigeaient la loi vous ont-ils expliqué pourquoi ce genre de stimulant ou d'amende, selon votre point de vue, n'était pas inclus?

**M. Brander-Smith:** Non.

**Le sénateur Graham:** L'industrie s'y est-elle opposée? Est-ce la principale raison pour laquelle on n'en a pas prévu dans la loi?

**M. Brander-Smith:** Je ne suis pas en mesure de l'affirmer, mais je soupçonne que ce fut le cas. Certes, la Garde côtière, dans sa réponse, se réjouissait de voir que l'industrie fournirait les fonds et qu'on laisserait au jeu des forces économiques le soin de financer les doubles coques. Elle a affirmé qu'un prélèvement devrait être prévu pour payer l'équipement de nettoyage, ainsi que la recherche et le développement, ce que nous estimions, nous aussi, devoir être financé au moyen du prélèvement, si l'industrie n'avancait pas l'argent ou si elle ne parvenait pas à s'entendre avec eux au sujet du partage des coûts.

Si j'ai bien compris, on envisage à nouveau, maintenant, un prélèvement de 2 \$ par tonne ou un autre moyen de financer la construction au Canada de navires à double coque, que l'industrie fournisse les fonds ou pas. Les pressions en ce sens sont internationales puisque, dès juillet, tout nouveau navire-citerne devra avoir une double coque. De plus, la flotte canadienne de navires-citernes datait en moyenne de 20 ans, lorsque nous avons effectué notre étude, de sorte qu'elle est maintenant âgée de 22,5 ans. La durée de vie utile d'un navire-citerne est de 20 ans, durée qui, avec beaucoup de soin et en engageant des dépenses considérables, peut être prolongée jusqu'à 30 ans. La flotte doit donc compter des navires antédiluviens qu'il faut remplacer.

**Le sénateur Buchanan:** Nous avons parlé du détroit de Canso et du transbordement. Je ne vous ai pas posé de question au sujet des projets Cohasset et Panuke. Votre groupe s'y est-il arrêté afin de déterminer si des mesures raisonnables et des précautions avaient été prises afin de prévenir d'éventuels déversements ou problèmes, d'en effectuer le nettoyage, ou encore les deux?

**M. Brander-Smith:** Non, il ne l'a pas fait. En dépit de notre désir de le faire, notre mandat se limitait expressément aux déversements d'hydrocarbures et de produits chimiques transportés par des navires-citernes.



[Text]

**The Chairman:** Mr. Brander-Smith, on behalf of the committee, I want to thank you very much for coming here today. You have tremendous expertise. The study and your report will help us, although I personally do not have a lot of comfort from what you said about the possible effects of a spill on either the East Coast or West Coast, because modern technology is simply not available to do much about it. As Senator Kenny and Senator Forrestall have said, prevention must be the key. At any rate, we certainly appreciate your helping us in our deliberations.

**Mr. Brander-Smith:** Thank you, Mr. Chairman. It was my pleasure to be here.

I should like to conclude by saying that although we have not covered all the recommendations in our report today, it is a great step forward. I hope you will find it possible to facilitate the passage of the bill.

**The Chairman:** Honourable senators, we are now joined by Mr. Ken Zakreski, Member and Acting Director for West Coast Oil Spills Recovery.

I understand that when you appeared before the House of Commons, Mr. Zakreski, you had a formal presentation, a copy of which has been circulated to the members of this committee. Would you please make a quick summary of that brief and then respond to questions from the senators?

**Mr. Zakreski:** Yes, Mr. Chairman.

I am Ken Zakreski, a volunteer from the *Nestucca* cleanup, and I am involved in the subsequent litigation with the polluter. I am currently the Acting Director of West Coast Oil Spill Recovery, a non-profit society that deals with issues concerning oil tanker traffic and spills.

I am presenting a brief from the Save the Georgia Strait Alliance. They are a coalition of 84 environmental, labour, native, community, and recreational organizations representing about 200,000 people. The submission I am presenting today was written by Dr. Andrew Thompson, former chairman of West Coast Oil Ports Inquiry, 1978, and recipient of the 1990 Government of Canada Environmental Lifetime Achievement Award; by Mr. David Anderson, former Special Advisor to the Premier of British Columbia on Tanker Traffic and Oil Spills, and chairperson of the B.C. Citizens Advisory Committee on Tanker Traffic and Oil Spills; Laurie MacBride, save the Georgia Strait Alliance, and Recipient of the 1993 B.C. Environment Minister's Individual Citizens Award (to be announced June 8); Bob Bossin, Director, Call for Inquiry, a group that has been very active in the issue of oil spills and tanker traffic; Dr. David Suzuki, scientist and broadcaster; and myself.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Brander-Smith, le comité vous remercie énormément d'être venu ici aujourd'hui. Votre expertise est fort grande. L'étude et votre rapport nous seront utiles, bien que, personnellement, je ne tire pas grand confort de ce que vous avez dit au sujet de l'incidence éventuelle d'un déversement sur la côte Est ou sur la côte Ouest, parce que les techniques contemporaines pour y remédier n'existent tout simplement pas. Comme l'ont dit les sénateurs Kenny et Forrestall, la solution passe par la prévention. Quoi qu'il en soit, nous vous sommes certes reconnaissants de nous avoir aidés dans nos délibérations.

**M. Brander-Smith:** Monsieur le président, je vous en prie. C'est moi qui vous remercie.

Je voudrais conclure en précisant que, bien que nous n'ayons pas passé en revue toutes les recommandations de notre rapport aujourd'hui, le fait que nous en ayons parlé est un pas de géant dans la bonne voie. J'espère que vous réussirez à faciliter l'adoption du projet de loi.

**Le président:** Honorables sénateurs, nous accueillons maintenant M. Ken Zakreski, membre et directeur intérimaire du *West Coast Oil Spills Recovery*.

Lorsque vous avez témoigné devant le comité de la Chambre des communes, monsieur Zakreski, vous avez déposé un mémoire dont les membres du présent comité ont reçu copie. Je vous demanderais donc d'avoir l'amabilité de nous le résumer brièvement, puis de répondre aux questions des sénateurs.

**M. Zakreski:** Oui, monsieur le président.

Je me présente: Ken Zakreski, bénévole ayant travaillé au nettoyage du déversement du *Nestucca* et actuellement partie au litige consécutif avec le pollueur. J'agis actuellement, à titre intérimaire, comme directeur du *West Coast Oil Spill Recovery*, société à but non lucratif traitant de questions relatives au trafic et aux déversements de navires transportant des hydrocarbures.

Je suis ici pour exposer un mémoire du *Save the Georgia Strait Alliance*. Il s'agit d'une coalition de 84 organismes environnementaux, syndicaux, autochtones, communautaires et récréationnels représentant environ 200 000 personnes. Le mémoire que je présente aujourd'hui a été rédigé par M. Andrew Thompson, ex-président du *West Coast Oil Ports Inquiry* (1978) et récipiendaire, en 1990, du Prix d'excellence environnemental - Oeuvre de toute une vie du gouvernement du Canada; également par M. David Anderson, ex-conseiller spécial auprès du premier ministre de la Colombie-Britannique en matière de trafic et de déversements d'hydrocarbures des navires-citernes et président du *B.C. Citizens Advisory Committee on Tanker Traffic and Oil Spills*; par Mme Laurie MacBride, de *Save the Georgia Strait Alliance*, également récipiendaire du prix décerné par le ministre de l'Environnement de la Colombie-Britannique en 1993 (qui sera annoncé le 8 juin); par Bob Bossin, directeur de *Call for Inquiry*, groupe



[Text]

The individuals I have just mentioned could not come because of the short notice that was involved in our request for presentation, but they would have been happy to appear before Parliament as well as before this Senate committee. We did suggest appearances via telecommunications, but I was told that was not possible. So you get me. I was available; I had a copy of Bill C-121, and the next day I was on a plane and I am here now before you.

We appreciate the invitation to comment as concerned citizens on these amendments to the Canada Shipping Act. I will underline, again, that our ability has been somewhat limited due to the short notice. It is impossible —

**Senator Graham:** It is highly unusual for a Senate committee to hear witnesses on legislation which has not yet reached the Senate. As you understand, it is still in the House of Commons. We do not expect to receive it until next week. I am sure we would have been very happy to accommodate Dr. Suzuki or anyone else next week.

It was my understanding, Mr. Chairman, that we are really accommodating the two witnesses from British Columbia so that they did not have to make a return trip next week or whenever the legislation reaches this place. It does not happen very often that we have a special order of the Senate that we be permitted to hear witnesses before we actually receive the legislation. I hope they understand that.

**Mr. Zakreski:** If I may address that point, a lot of what we hear that goes on up here on the Hill is through the papers. The level of cooperation that I have seen for the past week has been exemplary. We trust the bill will become law, and we applaud your efforts.

I appreciate the effort the Senate committee made in accommodating the West Coast witnesses. This presentation was made up before we were fully aware of the ability of the Senate to accommodate us.

I will return to point number 2, preventing oil spills, which I believe everyone agrees is the primary issue. The questions that I wish the Senate to ask themselves when the legislation catches up with the process are as follows.

[Traduction]

très actif dans le domaine des déversements d'hydrocarbures et du trafic des navires-citernes; par M. David Suzuki, chercheur et chroniqueur; et, enfin, par moi-même.

Les personnes que je viens de mentionner n'ont pu, en raison du court préavis qui leur a été donné, se présenter ici aujourd'hui, mais elles auraient été heureuses de venir témoigner devant le Parlement, de même que devant le présent comité sénatorial. Nous avons proposé de témoigner au moyen des télécommunications, mais cela était impossible, semble-t-il. C'est pourquoi vous vous retrouvez avec moi. Je n'avais pas d'empêchements et je possédais un exemplaire du projet de loi C-121, de sorte que, le lendemain, je me trouvais à bord d'un avion à destination d'Ottawa.

Nous vous savons gré de nous avoir invités à faire des observations, en tant que citoyens intéressés, au sujet de ces modifications envisagées à la Loi sur la marine marchande du Canada. Je souligne encore une fois que notre réponse a été quelque peu entravée par le court préavis dont nous avons disposé. Il est impossible...

**Le sénateur Graham:** Il est fort inhabituel pour un comité sénatorial d'entendre des témoins au sujet d'un projet de loi qui n'a pas encore été déposé au Sénat. Comme vous le savez, ce projet de loi est toujours à l'étude à la Chambre des communes. Nous ne nous attendons pas de le recevoir avant la semaine prochaine. Je suis certain que nous aurions été heureux d'accueillir M. Suzuki ou une autre de ces personnes, la semaine prochaine.

Monsieur le président, j'avais cru comprendre qu'en réalité, nous accueillions les deux témoins de la Colombie-Britannique afin de leur éviter d'avoir à revenir ici la semaine prochaine ou à une autre date, lorsque le projet de loi aura été déposé au Sénat. Ce n'est pas souvent que le Sénat adopte un ordre spécial pour nous permettre d'entendre des témoins avant d'avoir en main le projet de loi. J'espère que les témoins l'ont bien compris.

**M. Zakreski:** Si vous me permettez de faire une petite parenthèse ici, ce que nous savons de la vie sur la colline nous vient de la lecture des journaux. Le niveau de coopération dont j'ai pu être témoin durant la dernière semaine a été exemplaire. Nous sommes confiants que le projet de loi sera adopté, et nous applaudissons vos efforts.

Je suis reconnaissant au comité sénatorial de recevoir ainsi les témoins de la côte Ouest. Le présent exposé était déjà prêt lorsque nous avons appris que le Sénat nous accueillerait plus tôt.

J'aimerais revenir au deuxième point, c'est-à-dire à la prévention des déversements d'hydrocarbures qui, tous en conviennent, prime sur tout le reste. J'aimerais que les sénateurs s'interrogent sur les points suivants, lorsqu'ils seront saisis en bonne et due forme du projet de loi.

[Text]

Preventing oil spills and responding to them involves international, bilateral, and federal-provincial jurisdictions. We simply cannot tell if this bill effectively pieces the puzzle together. Does it encourage regulations that are compatible with the U.S. rules so that a vessel is not faced with a discrepant rule change in the Strait of Juan de Fuca and others on the East Coast? Also important, does it give the Coast Guard the powers it needs to ban ships or shipping lines which do not meet Canadian standards? That is addressed in the bill and the guidelines which follow it.

We cannot say in any confidence that many of the situations which may call for payment of compensation have been adequately delineated. We encourage the committee to satisfy itself that the problems experienced in recent years have been resolved by the proposed clauses.

The amendments do not appear to address the role of volunteers in a spill clean-up. We believe the role of volunteers should have a foundation in the new act, thus giving authorities the ability to deal with volunteers effectively and easily, giving the volunteers appropriate legal protection. Though this is not exclusively a matter of federal jurisdiction, it should be addressed.

We draw your attention to the pertinent recommendations of the Public Review Panel on Tanker Safety chaired by Mr. Brander-Smith. Certain of the panel's recommendations call for specific amendments to the Canada Shipping Act, yet they appear to be absent from the bill. I am in no position to offer any testimony as to whether they are fully addressed. Mr. Brander-Smith, I believe, was clear in his statements.

The ability to reroute shipping around sensitive areas at crucial times, especially to us on the West Coast, or when conditions are hazardous — recommendations 3-10 and 6-37 — strikes us as an important power and as common sense. Yet I still do not see this amendment in Bill C-121.

Lastly, in these preliminary comments, I wish to remind the committee that the Bill C-121 amendments appear mainly to address response. We appreciate that, but prevention is all important in all oil-spill incidents.

The rest of the submission, of which I will provide a brief, addresses the area of how we feel prevention can occur, which we believe is of primary importance.

[Traduction]

La prévention des déversements d'hydrocarbures et l'intervention qui s'y rattache mettent en jeu des compétences internationales, bilatérales et fédérales-provinciales. Il est impossible de dire si ce projet de loi en tient compte. Encourage-t-il des règlements compatibles avec les règles américaines, de sorte qu'un navire n'aura pas à faire face à deux séries de règles différentes dans le détroit de Juan de Fuca et ailleurs sur la côte Est? Fait tout aussi important, donne-t-il à la Garde côtière les pouvoirs nécessaires pour frapper d'interdiction les navires ou les lignes maritimes qui ne respectent pas les normes canadiennes? Il faut voir si le projet de loi, de même que les lignes directrices consécutives, règlent ces questions.

Nous sommes loin de pouvoir affirmer que le projet de loi définit bien de nombreuses situations où il faudra prévoir le versement d'une rémunération. Nous encourageons le comité à vérifier que les dispositions projetées règlent les situations vécues au cours des dernières années.

Les modifications ne semblent pas tenir compte du rôle des bénévoles dans le nettoyage d'un déversement. Le rôle des bénévoles devrait justement avoir un fondement juridique dans la nouvelle loi, de sorte que les autorités puissent traiter des bénévoles facilement et efficacement et leur offrir une protection juridique suffisante. Bien que la question ne relève pas exclusivement du gouvernement fédéral, il faut tout de même la régler.

J'attire votre attention sur les recommandations pertinentes du Comité d'examen public des systèmes de sécurité des navires-citernes et de la capacité d'intervention en cas de déversement en milieu marin, comité présidé par M. Brander-Smith. Certaines des recommandations du groupe font appel à des modifications précises de la Loi sur la marine marchande du Canada, et pourtant elles semblent avoir été omises du projet de loi. Je ne puis affirmer que ces questions sont réglées. M. Brander-Smith, je crois, a été très clair dans ses affirmations.

La capacité de faire contourner des régions sensibles par les navires à certains moments cruciaux ou lorsque les conditions sont dangereuses — recommandations 3-10 et 6-37 — nous semble, particulièrement à nous de la côte Ouest, un pouvoir important et une question de gros bon sens. Pourtant, je ne retrouve cette modification nulle part dans le projet de loi C-121.

Enfin, dans ces observations préliminaires, je tiens à rappeler au comité que les modifications envisagées dans le projet de loi C-121 semblent porter essentiellement sur l'intervention. Bien que cet aspect soit important, la prévention prime dans tout incident engageant un déversement d'hydrocarbures.

Le reste du mémoire, dont je vous fournirai un résumé, porte sur les façons de prévenir les déversements, une question selon nous d'importance première.



*[Text]*

Effective public involvement is crucial throughout the system. That means: parliamentary scrutiny through committees like this one; public environmental assessment hearings for all marine transport changes and developments which could have significant environmental impact; public notice of and opportunity to comment on regulatory changes; an effective national citizens' advisory council; effective regional citizens' advisory council; involvement of municipalities and regional districts; involvement of local organizations and individuals in planning and preparedness.

There are many reasons for such a significant public role. Among them are the following: The public's resources and interests are at stake; public involvement brings with it support, respect, and cooperation; lack of public involvement breeds suspicion and opposition; through public involvement, the system gains access to local expertise and existing networks and structures; there is no substitute for the dedication of people to their own home and environment. As Prince William Sound residents put it, "People protect what they love."

According to the Alaska Oil Spill Commission, chaired by Walter B. Parker, public oversight is the best guarantee that safety will be paramount and that it will stay that way over the years.

For reasons that include not just underfunding, but also include confusion of mission and an unduly friendly relationship with industry, the (U.S.) Coast Guard has failed...in providing oversight of the country's oil transportation system...Alert regulatory agencies, subject to continuous public oversight, are needed to enforce laws governing the safe shipment of oil.

With no disrespect to the hard work and good intentions of our own Coast Guard, it must be pointed out that the Canadian agencies, too, have limitations inherent in their mandates, interests and working relationships. The port authorities, for instance, are responsible both for the safety of their port and for the promotion of it, interests which can be contradictory. Environment Canada has a clear mission but a limited ability to carry it out. It can, for example, advise other ministries but it cannot intervene.

*[Traduction]*

Une participation efficace du grand public est cruciale au système. Pour qu'elle soit efficace, il faut qu'il y ait examen parlementaire par l'intermédiaire de comités comme le vôtre; que l'on tienne des audiences publiques pour faire l'évaluation environnementale de tout changement qui survient dans le transport maritime et qui pourrait avoir une incidence marquée sur l'environnement; il faut que l'on donne avis public de changements envisagés à la réglementation et l'occasion de faire des observations à leur sujet; il faut un conseil consultatif national des citoyens qui soit efficace; il faut un conseil consultatif régional des citoyens qui soit efficace; il faut que les municipalités et les districts régionaux prennent part au processus; enfin, les organismes locaux et les particuliers doivent avoir leur mot à dire dans la planification et la préparation.

Bien des raisons justifient un rôle public aussi important, entre autres: ce sont les ressources et les intérêts du grand public qui sont en jeu; le fait que le public y participe signifie que le système aura son appui, son respect et sa coopération; le manque de participation publique donne naissance à la suspicion et à l'opposition; grâce à la participation publique, le système a à sa disposition l'expertise locale, ainsi que les réseaux et les structures existants; rien ne peut remplacer le dévouement à protéger son foyer et son environnement. Comme le disent les résidents du golfe du Prince-William, «Loin des yeux, loin du coeur».

D'après la commission chargée d'étudier les déversements d'hydrocarbures en Alaska, présidée par Walter B. Parker, une surveillance publique est la meilleure garantie que la sécurité primera au fil des ans.

Pour des raisons non seulement de sous-financement, mais aussi d'ambiguïté quant à la mission et de rapports trop amicaux avec l'industrie, la Garde côtière des États-Unis n'a pas réussi à assurer la surveillance du réseau de transport des hydrocarbures du pays. [...] Pour bien faire respecter les lois visant à assurer la sécurité du transport d'hydrocarbures, il faudra créer des organismes de réglementation vigilants, assujettis à une surveillance continue du grand public.

Sans vouloir manquer de respect à l'égard de notre propre Garde côtière, qui est pleine de bonnes intentions et qui travaille fort, il faut tout de même souligner que les organismes canadiens sont, eux aussi, assujettis à des restrictions inhérentes à leurs mandats, à leurs intérêts et à leurs relations de travail. Les autorités portuaires, par exemple, doivent voir tant à la sécurité de leur port qu'à sa promotion, des intérêts qui peuvent parfois être contradictoires. Environnement Canada a un mandat clair, mais une capacité limitée de l'exécuter. Ainsi, le ministère peut conseiller d'autres ministères, mais il ne peut intervenir.



[Text]

Many different offices have some responsibility for the protection of the public and the environment from marine spills, but each is constrained. No government service represents these concerns absolutely.

In British Columbia, we have recently seen clear examples of this problem. Back in February 1990, in the wake of the *Exxon Valdez* and *Nestucca* spills, the then B.C. Minister of the Environment announced on behalf of the oil and shipping industries, the Coast Guard and Vancouver Port Corporation, a package of voluntary tanker traffic reforms. These included a restriction that ordered oil-laden tankers to time their sailing so as to navigate one particular channel, Race Passage, at slack tide. Previous to this, tankers sailed through at will. At the time, we asked on what basis this and the other improvements had been made, but no satisfactory answer was forthcoming.

Then, in January 1992, the window for tankers to pass through Race Passage was quietly reopened by 50 per cent. The voluntary restrictions were removed for currents of 2 knots or less and maintained for 3 and 4 knots. We are in no position to argue that 2 knots or 4 knots or slack tide is or is not safe.

The problem is that someone has changed his mind about this three times in five years. In another two years, we may be back where we started. The public has had no input, no oversight and, indeed, no knowledge that the regulations have changed. That, we believe, is dangerous.

The Alaska commission is unequivocal in its assessment of such voluntary measures.

The notion that safety can be assured in the shipping industry through self-regulation has proved false and should be abandoned as a premise for policy.

Again we emphasize the Alaskans' conclusion:

Alert regulatory agencies, subject to continuous public oversight, are needed...

Section 660.7 of this bill allows for advisory councils, and this we applaud. However, the terms under which these councils would operate, at the time of drafting of this response, are woefully inadequate. Dr. Andrew Thompson, former chairman of the West Coast Oil Ports Inquiry, has put it this way: "This is exactly the type of panel I refuse to sit on."

[Traduction]

La protection du public et de l'environnement contre des déversements en milieu marin relève de nombreux services différents, chacun assujéti à ses propres contraintes. Il n'existe pas de service gouvernemental qui soit l'absolu maître d'oeuvre de ces questions.

En Colombie-Britannique, nous avons été témoins, récemment, de clairs exemples de ce foisonnement. En février 1990, après les déversements de l'*Exxon Valdez* et du *Nestucca*, le ministre de l'Environnement de la Colombie-Britannique avait annoncé, au nom des industries des hydrocarbures et de la navigation, de la Garde côtière et de la Société du port de Vancouver, un train de réformes facultatives du trafic des navires-citernes, entre autres, une restriction ordonnant aux navires chargés d'hydrocarbures de naviguer de manière à emprunter un canal particulier, Race Passage, à l'étalement. Auparavant, les navires-citernes l'empruntaient à volonté. À l'époque, nous avons demandé en fonction de quoi ces améliorations et d'autres avaient été faites, mais nous n'avons reçu aucune réponse satisfaisante.

Puis, en janvier 1992, cette règle a été assouplie de 50 p. 100, en catimini. Les restrictions facultatives établies pour le Race Passage ont été levées pour les courants de deux noeuds ou moins et maintenues pour les courants de trois et de quatre noeuds. Nous ne sommes pas en mesure de juger de la sécurité de la navigation lorsque les courants sont de deux noeuds, de quatre noeuds, ou encore lorsque la mer est étalement.

Le problème, c'est que quelqu'un a changé d'idée à ce sujet trois fois en cinq ans. Dans deux autres années, nous serons peut-être revenus au point de départ. Le public n'a pas eu son mot à dire, il n'y a pas eu de surveillance et, en fait, on ne sait même pas que le règlement a changé. Voilà ce que nous estimons être dangereux.

La commission de l'Alaska a fait une évaluation sans équivoque du principe des mesures facultatives.

La notion voulant que l'industrie de la navigation puisse s'autoréglementer pour assurer la sécurité s'est avérée fautive et devrait être abandonnée, comme élément de politique.

Nous soulignons encore une fois la conclusion de cette commission:

il faudra créer des organismes de réglementation vigilants, assujettis à une surveillance continue du grand public[...]

L'article 660.7 du projet de loi prévoit la création de conseils consultatifs, mesure que nous applaudissons. Cependant, les modalités de fonctionnement de ces conseils, au moment de rédiger le présent mémoire, font cruellement défaut. M. Andrew Thompson, ex-président du *West Coast Oil Ports Inquiry*, a réagi en disant que c'est exactement le genre de groupe dont il refuse de faire partie.

*[Text]*

To effectively represent citizen concerns, to play an effective role in maintaining safety, advisory councils must meet the following criteria, and I ask that this committee determine that they have been satisfied by the amendments made. To myself, they appear so, but, again, I am not in a position to be an expert on this.

The council must have independent funds and the staff necessary to undertake monitoring, research or study. Contrary to section 660.7(6), the council must have the ability to report beyond the commissioner to a parliamentary committee. The council must have the power to command the information that it needs. It must have the authority to make its concerns public. The council must have the cooperation of government departments. Regional councils must effectively involve local governments. Councils must have a majority public representation.

Contrary to 660.7(5), council members must receive remuneration. Without this, some citizens are prevented from participating and the work of others will be severely limited. Denial of remuneration will bias the membership of the committee in favour of those working in the industry or those with high incomes.

Such citizens' advisory councils now exist in Alaska and, we understand, in the Shetland Islands. Bill C-121 offers the opportunity to set up a similar system here without waiting for a catastrophic spill.

We have appended the relevant recommendations from the Alaska Oil Spill Commission and some recent newsletters from the Alaska Citizens Advisory Council.

We hope that our comments are of assistance to the committee. Thank you.

**The Chairman:** Thank you for your excellent presentation. Senator Graham will begin the questioning.

**Senator Graham:** You have an impressive group. I recognize most of the names. Can you tell us when and how you were organized?

**Mr. Zakreski:** How our volunteers are organized or how the group that made the presentation is organized?

**Senator Graham:** Both.

**Mr. Zakreski:** Personally, at a personal level usually. How much detail did you want? Generalities or how they met?

**Senator Graham:** Just generally.

*[Traduction]*

Pour bien représenter les préoccupations des citoyens, pour jouer un rôle efficace dans le maintien de la sécurité, les conseils consultatifs doivent répondre aux critères suivants, et je demanderais au comité de juger s'ils sont respectés par le projet de loi C-121. Cela semble être le cas mais, encore une fois, je ne suis pas en mesure de me prononcer à ce sujet.

Le conseil doit disposer de fonds indépendants et du personnel voulu pour assurer la surveillance et pour effectuer de la recherche ou des études. Contrairement à ce que prévoit le paragraphe 660.7(6), le conseil doit pouvoir passer outre au commissaire et faire rapport à un comité parlementaire. Le conseil doit être habilité à exiger l'information dont il a besoin. Il doit avoir le pouvoir de rendre ses préoccupations publiques. Le conseil doit avoir la collaboration des ministères. Les conseils régionaux doivent bénéficier de la participation efficace des instances locales. Les conseils doivent compter une majorité de membres du grand public.

Contrairement également à ce que prévoit le paragraphe 660.7(5), les membres du conseil doivent être rémunérés, sans quoi certains citoyens ne pourront y participer et le travail d'autres sera gravement restreint. L'absence d'une telle rémunération faussera la représentation au sein du conseil, en ce sens qu'elle favorisera ceux qui travaillent dans l'industrie ou ceux qui gagnent un revenu élevé.

Il existe déjà de tels conseils consultatifs en Alaska et, paraît-il, dans les îles Shetland. Le projet de loi C-121 est l'occasion rêvée de mettre en place un système analogue sans avoir à attendre que se produise un déversement catastrophique.

Vous trouverez en annexe du mémoire les recommandations pertinentes de la commission chargée d'étudier les déversements d'hydrocarbures de l'Alaska et certains bulletins récents du conseil consultatif de l'Alaska.

Nous espérons que ces observations seront utiles aux membres du comité. Je vous remercie.

**Le président:** Nous vous sommes reconnaissants de cette excellente présentation. Le sénateur Graham posera, le premier, ses questions.

**Le sénateur Graham:** Je suis impressionné par la qualité des membres de votre groupe. Je reconnais la plupart des noms. Pouvez-vous nous dire depuis quand vous vous êtes regroupés et comment vous l'avez fait?

**M. Zakreski:** Comment nos volontaires sont organisés ou comment le groupe qui fait la présentation est organisé?

**Le sénateur Graham:** Les deux.

**M. Zakreski:** Habituellement, à un niveau personnel. À quel point voulez-vous des détails? Voulez-vous des généralités ou savoir comment ils se sont rencontrés?

**Le sénateur Graham:** En règle générale, tout simplement.



[Text]

**Mr. Zakreski:** Bob and David work together.

**Senator Graham:** When was the group put together?

**Mr. Zakreski:** Friday night, specifically for this issue.

**Senator Graham:** Is that when you put the name on your group? It says in our agenda that you are from the Save the Georgia Strait Alliance.

**Mr. Zakreski:** I am a member of that, yes.

**Senator Graham:** And you are a member and acting director for West Coast Oil Spills Recovery.

**Mr. Zakreski:** Oil Spill Recovery was created by my brother, and me in concert with many other volunteers from the *Nestucca* spill, which was several years ago.

The history of Save the Georgia Strait Alliance is quite particular. Back in 1991, there was a spin-off of a newsletter type of organization of Greenpeace. So it is an ongoing spin-off.

**Senator Graham:** When you refer to last Friday, you are really talking about the group that put together this report?

**Mr. Zakreski:** The response to Bill C-121. We do not meet on a regular basis, no.

**Senator Graham:** Do you have any interaction with counterparts or similar groups in the United States?

**Mr. Zakreski:** Myself, personally, no. My brother, who is the director, lives in Victoria and he deals more closely with some B.C. Environmental groups than I do myself. However, I have been suddenly scheduled for a meeting on the 21st with several groups from Washington and Oregon.

**Senator Graham:** What are your views on the frequency of inspections?

**Mr. Zakreski:** I would like at this time to make clear to the committee that answers which I give are on my personal behalf. I do not want to tie myself to some pretty relevant people who have a lot more sources of information. They will be personal comments.

Having said that, I have forgotten the question. Can you please repeat it?

**Senator Graham:** I am wondering if your group has any views with respect to the frequency of inspections? Maybe you could comment as well and give us your views on penalties or incentives as proposed in the Brander-Smith recommendations?

**Mr. Zakreski:** Inspections are viewed as being paramount to prevention. I believe the oil spill off the Shetlands was

[Traduction]

**M. Zakreski:** Bob et David travaillent ensemble.

**Le sénateur Graham:** Quand le groupe a-t-il été formé?

**M. Zakreski:** Vendredi soir, expressément pour cette question.

**Le sénateur Graham:** C'est à ce moment-là que votre groupe s'est donné un nom? Je lis, à l'ordre du jour, que vous faites partie du *Save the Georgia Strait Alliance*.

**M. Zakreski:** J'en suis membre, effectivement.

**Le sénateur Graham:** Vous êtes aussi membre et directeur intérimaire du *West Coast Oil Spills Recovery*.

**M. Zakreski:** *Oil Spill Recovery* a été créé par mon frère et moi, de concert avec de nombreux autres bénévoles ayant travaillé au déversement du *Nestucca*, c'est-à-dire il y a plusieurs années déjà.

*Save the Georgia Strait Alliance* a une historique assez particulière. En 1991, l'alliance s'est formée sous l'influence d'un groupe publiant un bulletin de Greenpeace.

**Le sénateur Graham:** Lorsque vous parlez de vendredi dernier, vous parlez en réalité du groupe qui a rédigé le présent rapport?

**M. Zakreski:** Je parle de la réaction au projet de loi C-121. Nous ne nous rencontrons pas de façon périodique, non.

**Le sénateur Graham:** Entretenez-vous des rapports avec des groupes homologues ou analogues aux États-Unis?

**M. Zakreski:** Personnellement, je n'en entretiens aucun. Mon frère, par contre, qui est le directeur, vit à Victoria et traite donc plus souvent avec certains groupes écologistes de la Colombie-Britannique. Cependant, tout à coup, je me suis retrouvé convoqué à une réunion, le 21, avec plusieurs groupes de Washington et de l'Oregon.

**Le sénateur Graham:** Quelle est votre opinion au sujet de la fréquence des inspections?

**M. Zakreski:** J'aimerais, à ce stade, bien faire comprendre au comité qu'il s'agit de mon opinion personnelle. Je ne voudrais pas parler au nom de personnes bien en vue, beaucoup mieux informées que moi. Il s'agira plutôt d'observations personnelles.

Cela étant dit, j'ai oublié la question. Pourriez-vous me la rappeler?

**Le sénateur Graham:** Je me demande si votre groupe a une opinion en ce qui a trait à la fréquence des inspections. Peut-être pourriez-vous également nous communiquer vos observations au sujet des sanctions ou des stimulants recommandés par le groupe de M. Brander-Smith?

**M. Zakreski:** Les inspections sont considérées comme absolument essentielles à la prévention. Le déversement



[Text]

caused by a blocked fuel line in the tanker. That is the last I heard.

Inspections were discussed. We teleconferenced with the group and inspections were discussed. I had discussions with Collin Hendry and the western regional manager; not to quote him, but the impression was that they are a function of budget. In other discussions I had on that same issue, it was mentioned that there is a problem with spot inspections and the Charter of Rights. I am not in a position to comment on what that relationship is.

**Senator Graham:** The second part of my question was on your views, if any, on penalties or incentives?

**Mr. Zakreski:** How will we control the oil industry if not through penalties and fines? What about individuals who are hired on crews but do not speak the same language as the captain? If there are not strong penalties for negligence and regulations, how else can we enforce it? When they are at sea, they have to know in the back of their mind that, if they do this thing, it will cost them. So if they do that, they are out on a limb and they had better be darned careful.

My personal opinion is, how else can you enforce the regulations, if not through a feeling of guilt when they breach a regulation?

**Senator Adams:** In reading your brief, I see that you have a fair sized membership. How large is it? Is it around 212,000? Whom do you have as members?

**Mr. Zakreski:** Georgia Strait is about 200,000. I have a listing of the organizations, which I will table with the chairman. We do not maintain regular contact with everyone, but we maintain contact with 600 or so litigants through West Coast Oil Spill Recovery.

The connections of Suzuki, Thompson and Anderson are pretty widespread and broadly based. The feelings presented in the brief are broadly based in support. One would be hard pressed to find individuals who would not at least support the brief in principle.

**Senator Adams:** Your organization has over 200,000 members. Are those volunteers for the organization if anything happened such as an oil spill?

**Mr. Zakreski:** Most of the members of the organization are volunteers.

[Traduction]

d'hydrocarbures survenu au large des îles Shetland a été, je crois, causé par de la tuyauterie à carburant bloquée, du moins la dernière fois que j'en ai entendu parler.

Les inspections ont fait l'objet de discussions. Nous avons établi une téléconférence avec le groupe et nous avons discuté des inspections. J'ai par ailleurs eu des entretiens à ce sujet avec Collin Hendry et avec le gestionnaire régional de l'Ouest; je ne me souviens plus de ses paroles exactes, mais j'ai eu l'impression que ces inspections étaient fonction du budget. Dans d'autres discussions sur le même sujet, il a été mentionné que les inspections effectuées au hasard étaient peut-être contraires à la Charte des droits et libertés. Cependant, je ne pourrais me prononcer sur le lien entre les deux.

**Le sénateur Graham:** La seconde partie de ma question portait sur votre opinion, si vous en avez une, au sujet des amendes ou des stimulants?

**M. Zakreski:** Comment arriverons-nous à contrôler l'industrie des hydrocarbures si nous ne pouvons imposer des amendes ou sanctionner? Que fera-t-on de ces personnes qui sont engagées comme membres d'équipage mais qui ne parlent pas la même langue que le capitaine? Si l'on ne prévoit pas de lourdes sanctions en cas de négligence et de non-respect de la réglementation, comment arriverons-nous à l'appliquer? Lorsque les marins sont en mer, ils doivent savoir au fond d'eux-mêmes que s'ils font telle chose, ils devront payer. Ainsi, s'ils décident de le faire, ils sauront qu'ils s'exposent à des sanctions et agiront avec beaucoup de circonspection.

Voici donc mon opinion personnelle: comment peut-on faire respecter le règlement, si les personnes qui l'enfreignent ne se sentent pas coupables?

**Le sénateur Adams:** À la lecture de votre mémoire, j'ai constaté que votre groupe comptait un nombre assez important de membres. Combien y en a-t-il au juste? Deux cent douze mille? Qui est membre de votre groupe?

**M. Zakreski:** *Georgia Strait Alliance* compte environ 200 000 membres. J'ai une liste des organismes membres que je laisserai au président. Nous n'avons pas de rapports soutenus avec chacun d'entre eux, mais nous assurons tout de même une liaison avec 600 plaideurs, à peu près, par l'intermédiaire du *West Coast Oil Spill Recovery*.

Suzuki, Thompson et Anderson ont des relations nombreuses et variées qui défendent les positions formulées dans le mémoire. Il serait difficile de trouver des gens qui n'appuieraient pas le mémoire, en principe à tout le moins.

**Le sénateur Adams:** Votre organisation compte plus de 200 000 membres. Se porteraient-ils volontaires en cas de déversement d'hydrocarbures, par exemple?

**M. Zakreski:** La plupart des membres de l'organisation sont des volontaires.

[Text]

**Senator Adams:** All 200,000 are volunteers?

**Mr. Zakreski:** The 200,000 figure I mentioned is the base of the Save the Georgia Strait Alliance. Looking at all the member organizations that support Laurie MacBride specifically as executive director and counting the organizations and their size, it is a broad base of about 200,000.

**Senator Adams:** Are you in the same group as Greenpeace?

**Mr. Zakreski:** I did not notice Greenpeace on the list.

**Senator Petten:** You did mention Greenpeace in your presentation.

**Mr. Zakreski:** Yes. If I may interpret the question, do I align myself personally with the policies of Greenpeace?

**Senator Adams:** Yes.

**Mr. Zakreski:** I had a conversation with the international spill representative for Greenpeace on the airplane coming here. He said a lot of things that I liked to hear. He said one thing I did not, and it is true, and it is because we do not fund environmental groups. I am a response guy. I come out in response at an oil spill is canvassers to collect money. It is sad that their efforts, abilities and skills have to go towards fund-raising, but at the same time I realize as well as anyone that good, effective people do not come cheap. We have to have access to top lawyers, top economists. I distance myself from some of the policies of Greenpeace; I do not embrace them all. I support some of them, and I do not support others.

**Senator Adams:** My question was not only concerned with oil spills. I live in the Territories and often Greenpeace affects my people. I understand that seals and fish are affected by oil spills. However, often Greenpeace hurts the people living on the land and those who use furs and eat meat.

**Mr. Zakreski:** If I may comment on that, sir. Men and women are animals, we are members of the animal kingdom. I am not a vegetarian and I do not profess that one should not eat meat. I believe that we should co-exist with the earth that we live on. Mother nature can clean-up a spill better, but she is getting a little tired.

[Traduction]

**Le sénateur Adams:** Les 200 000?

**M. Zakreski:** Le chiffre de 200 000 représente la base de la *Save the Georgia Strait Alliance*. Il suffit d'examiner les organisations membres qui appuient Laurie MacBride en particulier, en sa qualité de directrice administrative, et de compter les organisations pour se rendre compte qu'il s'agit en fait d'environ 200 000 personnes.

**Le sénateur Adams:** Appartenez-vous au même groupe que Greenpeace?

**M. Zakreski:** Je n'ai pas remarqué Greenpeace sur la liste.

**Le sénateur Petten:** Vous avez fait mention de Greenpeace dans votre présentation.

**M. Zakreski:** Effectivement. Je peux interpréter la question de la façon suivante, est-ce que je m'aligne personnellement sur les politiques de Greenpeace?

**Le sénateur Adams:** C'est cela.

**M. Zakreski:** Je me suis entretenu dans l'avion avec le représentant international de Greenpeace en matière de déversement. Beaucoup de choses qu'il m'a dites m'ont plu. Par contre, il y en a une que je n'ai pas appréciée, parce qu'elle correspond à la vérité, c'est que nous ne finançons pas les groupes environnementaux. Or, je suis une personne qui a l'habitude de réagir. Il m'a dit que la première chose à faire en réaction à un déversement d'hydrocarbures, c'est d'envoyer des solliciteurs recueillir des fonds. Il est triste de voir qu'il leur faut canaliser efforts, aptitudes et compétences dans la collecte de fonds, mais je peux comprendre également, comme n'importe qui, que les professionnels de qualité et efficaces coûtent cher. Nous devons pouvoir retenir les services des meilleurs avocats, des meilleurs économistes. Je me distancie de certaines des politiques de Greenpeace; je ne les embrasse pas toutes. J'en appuie quelques-unes, mais pas toutes.

**Le sénateur Adams:** Ma question visait seulement les déversements d'hydrocarbures. J'habite dans les Territoires et souvent, les actions menées par Greenpeace touchent les gens de ma région. Je comprends parfaitement bien que les déversements d'hydrocarbures ont un effet sur les phoques et les poissons. Il reste que souvent Greenpeace cause du tort aux gens vivant sur la terre ferme, ainsi qu'à ceux qui utilisent les fourrures et mangent de la viande.

**M. Zakreski:** J'aimerais intervenir à ce sujet, monsieur. Hommes et femmes appartiennent au règne animal. Je ne suis pas végétarien et je n'affirme pas qu'il ne faut pas manger de la viande. Je pense que nous devrions coexister avec la terre sur laquelle nous vivons. Dame nature peut certainement nettoyer un déversement mieux que nous, mais elle commence à se fatiguer.



[Text]

**Senator Adams:** Certain people who are called animal lovers never get out of their houses, and each day they watch on television what happens, and that also hurts some people.

**Senator Petten:** You mentioned your membership was 200,000. Do they pay a fee? When you say 200,000 people, are they active? It seems like a great group, and if you have 200,000 people working for you, you really will go somewhere. Could you explain that, please?

**Mr. Zakreski:** I am the executive of the Save the Georgia Strait Alliance and I am not privy to the information that they give. What do we call a coalition? Is there a written document? Are fees paid? No. Save the Georgia Strait Alliance is an organization on its own that charges its members \$25 a year — and I am due.

**Senator Graham:** Is it 200,000 by \$25?

**Mr. Zakreski:** No. They do not all kick in.

**Senator Graham:** How do they become members?

**Mr. Zakreski:** They just sign a piece of paper. I do not have any literature with me. However, if you want to be a member of Save the Georgia Strait you register and there is a \$25 fee and that covers the office where space is rented.

**The Chairman:** What percentage pay up?

**Mr. Zakreski:** What is the exact membership of Save the Georgia Strait Alliance?

**The Chairman:** Paid-up membership?

**Mr. Zakreski:** I do not know. The coalition is the groups that we refer to that support in principle the idea of saving Georgia Strait.

**Senator Petten:** You have a list of people who wish you well and hope you do good. However, those 200,000 are not out there working. This is what I am addressing. What is the number of people who are actually working to save George Strait? They are in effect signing petitions. I am not knocking it, I only want clarification. I think it is a great idea.

**Mr. Zakreski:** The specifics of the office are that the partners' fund has been funding a lot of the work of Save the Georgia Strait Alliance and they create part-time staff who do projects that they have funding for. Recently \$10,000 was

[Traduction]

**Le sénateur Adams:** Certaines personnes que l'on appelle amis des bêtes ne sortent jamais de chez elles et se contentent de regarder la télévision pour savoir ce qui se passe; une telle attitude cause également du tort à certaines personnes.

**Le sénateur Petten:** Vous avez dit que votre organisation regroupait 200 000 membres. Paient-ils une cotisation? Lorsque vous parlez de 200 000 personnes, voulez-vous dire qu'elles sont toutes actives? C'est, me semble-t-il, un groupe sensationnel et si 200 000 personnes travaillent effectivement pour vous, vous réussirez dans vos entreprises. Pourriez-vous expliquer davantage, s'il vous plaît?

**M. Zakreski:** Bien que je sois membre du conseil d'administration de *Save the Georgia Strait Alliance*, je ne suis pas au courant de tous les renseignements qu'elle donne. Qu'est-ce qu'une coalition? Y a-t-il un document écrit? Des cotisations sont-elles versées? Non. *Save the Georgia Strait Alliance* est une organisation qui demande à ses membres de verser une cotisation de 25 \$ par an — je suis d'ailleurs en retard.

**Le sénateur Graham:** C'est donc 200 000 multipliés par 25 \$?

**M. Zakreski:** Non, tous ne paient pas.

**Le sénateur Graham:** Comment deviennent-ils membres?

**M. Zakreski:** Ils signent tout simplement un papier. Je n'ai pas de documentation ici. Toutefois, si vous désirez adhérer à *Save the Georgia Strait*, il vous suffit de vous inscrire et de verser une cotisation de 25 \$ pour couvrir les frais de location du bureau.

**Le président:** Quelle est la proportion des membres qui versent cette cotisation?

**M. Zakreski:** À combien s'élève le nombre exact de membres de *Save the Georgia Strait Alliance*?

**Le président:** Le nombre de membres qui paient leur cotisation?

**M. Zakreski:** Je ne le sais pas. La coalition est composée des groupes qui appuient en principe la sauvegarde du détroit de Georgia.

**Le sénateur Petten:** Vous avez donc une liste de personnes qui formulent des vœux pour vous et souhaitent que vous réussissiez. Toutefois, ces 200 000 personnes ne sont pas sur le terrain. C'est le problème sur lequel je me penche. À combien s'élève le nombre de personnes qui s'efforcent effectivement de sauvegarder le détroit de Georgia? Elles signent des pétitions. Je ne critique pas, je veux simplement des éclaircissements. À mon avis, l'idée est très bonne.

**M. Zakreski:** Le bureau dispose de fonds de partenariats qui lui permettent de financer en grande partie la *Save the Georgia Strait Alliance*; nous avons des employés à temps partiel qui s'occupent des projets qui sont financés. Récemment,



[Text]

awarded for studies of tidal zones. They grid it off, count the mussels and report. Three books have been written. Laurie works out of her home and office; Val is a secretary; there are two staff members and the rest are volunteers.

**Senator Forrestall:** The bill does in fact put in place advisory councils. Last evening a number of the clauses in the bill dealing with advisory councils were amended. Are you aware of that?

**Mr. Zakreski:** I was present at the clause-by-clause examination.

**Senator Forrestall:** Do you feel that there is a place on those advisory committees for environmentally concerned groups? How should they play a role? How do you see that they should involve themselves in the committee? There are so many, how does one get a fair representation?

**Mr. Zakreski:** I do not know. I could make personal suggestions. Tom Rigg and I are working on a program right now whereby one can be put on the Coast Guard mailing list. His staff is working on a post card to put one's name on and send it back and then be on their mailing list. We are in effect to become a coalition with the Coast Guard.

**Senator Forrestall:** There is already in place a very broad and substantial auxiliary program within the Canadian Coast Guard as you are aware, as is there is on the air side.

**Mr. Zakreski:** I think you will find that the advisory committee is something that people will want to do. How many people will want to rise to that level of sophistication of a council member will be similar to the way it has been done over the years. It will be those who really want to and they will proceed to become informed and capable to do an effective job and there will be a consensus among the groups. The commissioner who is empowered to make the final decision will feel that consensus built by being involved with the public.

**Senator Forrestall:** The advisory councils will have direct access to, for example, our group here, the Standing Senate Committee on Transport and Communications. To what degree will this enhance or make more viable the whole role of oversight? How important is it that these committees have access to us?

**Mr. Zakreski:** Not all people yell and scream; sometimes they whisper, and we need people like yourselves who are good listeners.

**Senator Forrestall:** Is it very important?

[Traduction]

10 000 \$ ont été affectés aux études des zones des marées. Il s'agit dans ce cas-là de faire un relevé, de compter les moules, et de faire un rapport. Trois livres ont été écrits. Laurie travaille chez elle, ainsi qu'au bureau; Val est secrétaire; nous avons deux employés, le reste est composé de bénévoles.

**Le sénateur Forrestall:** Le projet de loi prévoit en fait la mise sur pied de conseils consultatifs. Hier soir, plusieurs articles du projet de loi traitant des conseils consultatifs ont été amendés. Le saviez-vous?

**M. Zakreski:** J'ai assisté à l'examen article par article.

**Le sénateur Forrestall:** Pensez-vous que des groupes soucieux de l'environnement trouveraient leur place au sein de ces conseils consultatifs? Quel rôle devraient-ils jouer? Comment, selon vous, devraient-ils participer aux travaux du comité? Il y en a tant, comment parvient-on à une représentation juste et équitable?

**M. Zakreski:** Je ne le sais pas. Je pourrais faire des propositions à titre personnel. Tom Rigg et moi-même essayons en ce moment de faire inscrire notre organisation sur la liste de diffusion de la Garde côtière. Son personnel met au point une carte postale qu'il suffirait de remplir et d'envoyer à la Garde côtière afin de figurer sur sa liste de diffusion. Nous sommes en fait en train de former une coalition avec la Garde côtière.

**Le sénateur Forrestall:** Vous savez sans doute qu'il existe déjà un programme connexe très vaste et très important au sein de la Garde côtière canadienne, du côté aérien.

**M. Zakreski:** Je pense que vous n'aurez pas de mal à trouver des personnes pour siéger au sein du conseil consultatif. Le nombre des personnes qui souhaitent jouer le rôle de membres du conseil dépendra, comme toujours, de plusieurs facteurs. Vous aurez des gens qui veulent absolument siéger, qui s'informeront et qui seront capables de faire un travail efficace tout en parvenant à créer un consensus parmi les groupes. Le commissaire habilité à prendre la décision finale se rendra compte qu'il est possible de parvenir à un consensus, lorsque l'on favorise la participation du public.

**Le sénateur Forrestall:** Les conseils consultatifs auront directement accès au groupe que nous formons ici, par exemple, soit le Comité sénatorial permanent des transports et des communications. Dans quelle mesure cela améliorera-t-il le rôle global de surveillance ou le rendra-t-il plus viable? Importe-t-il que ces comités aient accès à nous?

**M. Zakreski:** Ce n'est pas tout le monde qui hurle et qui crie; il arrive parfois que les gens murmurent et qu'ils aient donc besoin de personnes comme vous-mêmes, qui savent écouter.

**Le sénateur Forrestall:** Est-ce très important?

[Text]

**Mr. Zakreski:** Yes, it is extremely important. To put it in real terms, sitting around with people who work in government offices, they work at a very fast and furious pace and have access to many services that I did not know existed. It is important to gain access to the top of the chain, and the services that you have. We do not know what we want until we see that it exists and then we can ask for it. By having access to this committee and the services it has, we will know what is a good thing and know that we would be able to be more effective if we had it, and be able to report our concerns, knowing that this committee can address those concerns with a certain ability.

**Senator Forrestall:** This legislation is essentially response, not preventive, legislation, do you feel that committees such as the Standing Senate Committee on Transport and Communications would be a reasonable place to make representations with respect to the role of the advisory councils in prevention?

**Mr. Zakreski:** I would like to say that I started not seeing a whole lot of prevention in here because of the limited ability of the advisory council. The role of the advisory council has been expanded. I have a brief here. I do not have an official working grasp of it, but it looks like it has some teeth. As far as prevention is concerned, where safety is the paramount issue, I believe that the advisory council will be able to effect prevention. I am hoping that it will.

**Senator Forrestall:** The bill itself is generally developed and it is in front of us as a response measure not a preventive measure. In any event, it is rather interesting that the government has now given serious consideration and included remuneration, the point that you made, albeit briefly, but very forcefully. That provision is now in place. There is also the capacity to report to the minister and the minister must receive your report. Anyone can report to him, but he is now obliged to report and take some action with respect to your reports. These are all generally going in the right direction. You would then advise us to get on with it, when this matter comes to us, and not play around with it but have it passed.

You were present last night during the clause-by-clause examination. Were there any other amendments that you might want to draw to our attention in the area of the advisory councils that might strengthen their role and might make them more useful?

**Senator Forrestall:** I mean amendments that did not get passed but might have been suggested. Perhaps you might bring them to our attention?

**Mr. Zakreski:** Specifically dealing with clause 660.1, or broader than that?

**Senator Forrestall:** No, just in the advisory council, clause 660.7.

[Traduction]

**M. Zakreski:** Oui, c'est extrêmement important. En fait, les fonctionnaires soutiennent un rythme de travail extrêmement rapide et ont accès à de nombreux services dont je n'avais pas la moindre connaissance. Il est important d'avoir accès au sommet de la chaîne et aux services dont vous disposez. Nous ne savons pas ce que nous voulons tant que nous ne sommes pas au courant de ce qui existe. Le fait d'avoir accès à ce comité et aux services dont il dispose nous permet d'être au courant et partant, d'être plus efficaces, dans la mesure où nous avons accès à ces services. Enfin, nous pourrions faire état de nos préoccupations, sachant que ce comité est en mesure d'y répondre.

**Le sénateur Forrestall:** Cette loi réagit devant le fait accompli, il ne s'agit pas d'une loi préventive. Pensez-vous que des comités, comme le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, pourraient être à l'écoute de recommandations formulées à propos du rôle préventif des conseils consultatifs?

**M. Zakreski:** Je dois avouer que je n'avais pas eu au départ l'impression que le conseil pouvait agir à titre préventif en raison du rôle limité qu'il était appelé à jouer. Ce rôle a été élargi. J'ai ici un mémoire. Même si je n'ai pas d'interprétation officielle, il semble que le conseil ait un certain pouvoir. En ce qui concerne la prévention et son corollaire important, la sécurité, je crois que le conseil consultatif sera en mesure de faire de la prévention et j'espère qu'il le fera.

**Le sénateur Forrestall:** Le projet de loi lui-même est général; il représente une mesure de réaction au fait accompli et non une mesure de prévention. Dans tous les cas, il est plutôt intéressant de noter que le gouvernement se soit penché sur la question de la rémunération et l'ait prévue, ce qui rejoint ce que vous avez dit en peu de mots, mais avec beaucoup de force. Cette disposition est maintenant en place. Il est également prévu que le ministre doit donner suite aux rapports qui lui sont présentés. Il s'agit en général de bons rapports. Il ne vous restera plus qu'à nous demander de les examiner, de ne pas perdre de temps et de les faire adopter.

Vous étiez ici hier soir lors de l'examen article par article. Y avait-il d'autres amendements au sujet des conseils consultatifs sur lesquels vous aimeriez attirer notre attention, amendements qui pourraient renforcer le rôle des conseils et les rendre plus utiles?

**Le sénateur Forrestall:** Je veux parler des amendements qui n'ont pas été adoptés, mais qui auraient pu être proposés. Peut-être pourriez-vous les porter à notre attention?

**M. Zakreski:** Des amendements à l'article 660.1 ou plus vastes que cela?

**Le sénateur Forrestall:** Non, simplement des amendements à l'article 660.7 sur le conseil consultatif.



[Text]

**Mr. Zakreski:** Do you mean what we did not get that we wanted?

**Senator Forrestall:** Yes.

**Mr. Zakreski:** I would have to reserve that for later comment, not fully understanding the legislative process of concessions and agreements. The amendments were passed unanimously by the committee. Those amendments were reflected by the advisory council. I place my trust in our members that they know what they are doing. That is the only way that I can respond.

**Senator Forrestall:** So that you are happy about it, then?

**Mr. Zakreski:** I am happy about it. Jim Fulton was there, the Liberals were there, the government agreed, everyone agreed. It happened fairly quickly. I went for lunch on Parliament hill. There I was, eating, and then this came up and there was fighting and screaming.

**Senator Perrault:** You mean that there was vigorous debate.

**Mr. Zakreski:** Yes, there was vigorous debate. I put my faith in the parliamentary process.

**The Chairman:** I should like to have Mr. Brander-Smith returned to the table for one second. With respect to spot inspections Mr. Zakreski feels that there may be a problem with the Charter of Rights. As senior counsel and marine lawyer, perhaps you could give us your view on the comments that he made.

My notes indicate that when he was talking about a question in relation to spot inspections he said that there might be a problem with the Canadian Charter of Rights and Freedoms. Could you make your comment on his suggestion and concerns?

**Mr. Brander-Smith:** A comment was made in another forum, whether it was in the committee of the House or outside the committee of the House. I do not understand it. I do not see that there is an obvious problem with the Charter or the Bill of Rights. I am not able to help you on that.

**The Chairman:** That is a good answer.

**Senator Perrault:** I appreciate your presence here. You have done a good job for the West Coast.

**Mr. Zakreski:** Thank you.

**Senator Forrestall:** That may have arisen out of the question of whether or not a person's rights might be affected. The captain of the *Valdez* was publicly charged and convicted of impairment long before we knew whether or not he was impaired.

[Traduction]

**M. Zakreski:** Voulez-vous dire que nous n'avons pas obtenu ce que nous voulions?

**Le sénateur Forrestall:** C'est exact.

**M. Zakreski:** Je ne peux pas faire d'observation tout de suite à cet égard, étant donné que je ne comprends pas parfaitement le processus législatif des concessions et des ententes. Les amendements ont été adoptés à l'unanimité par le comité. Ces amendements visent le conseil consultatif. Je suis confiant que nos membres savent ce qu'ils font. C'est la seule façon dont je puis répondre.

**Le sénateur Forrestall:** Vous êtes donc satisfait?

**M. Zakreski:** Oui. Jim Fulton était présent, de même que les Libéraux; le gouvernement a donné son accord, tout le monde a été d'accord. Tout cela s'est produit assez rapidement. Je suis allé déjeuner sur la Colline parlementaire; j'étais en train de manger lorsque le problème s'est posé; nous avons alors entendu des cris et des hurlements.

**Le sénateur Perrault:** Vous voulez dire que le débat a été animé.

**M. Zakreski:** Oui, le débat a été animé. Je fais confiance au processus parlementaire.

**Le président:** J'aimerais que M. Brander-Smith revienne à la table quelques instants. En ce qui concerne les inspections à l'improviste, M. Zakreski pense qu'elles pourraient être contestées en vertu de la Charte des droits. En tant qu'avocat-conseil et avocat du droit maritime, vous pourriez peut-être nous dire ce que vous pensez des observations qu'il a faites.

D'après ce que j'ai noté, il parlait des inspections à l'improviste et du fait qu'elles pourraient aller à l'encontre de la Charte canadienne des droits et libertés. Qu'en pensez-vous?

**M. Brander-Smith:** Une observation a été faite au sein d'une autre instance, je ne sais plus s'il s'agissait du comité de la Chambre ou non. Je ne comprends pas. Je ne vois pas comment cela pourrait poser un problème par rapport à la Charte ou à la Déclaration canadienne des droits. Je ne suis pas en mesure de vous aider à ce sujet.

**Le président:** C'est une bonne réponse.

**Le sénateur Perrault:** Je vous remercie d'être des nôtres aujourd'hui. Vous avez fait un bon travail sur la côte Ouest.

**M. Zakreski:** Merci.

**Le sénateur Forrestall:** Il se peut que la question des droits ait été posée. Le capitaine du *Valdez* a été publiquement accusé et déclaré coupable de se trouver en état d'ébriété, bien avant que cela l'ait été prouvé.



[Text]

Could you comment more narrowly on whether or not there is a danger in that respect?

**Mr. Brander-Smith:** What happened to the master of the *Exxon Valdez* was most unfortunate, totally unjustified and driven by a sense of panic and horror at the event that had happened.

From the very beginning it was clear that he, as master, did everything that a master could have done. It was also clear that he had been drinking, but there was no relationship between the drinking and the discharge of his duty.

On the other hand — not to contradict anything of what I have said about that incident — we are witnessing in this area what is referred to as the criminalization of the offence of spilling oil. These offences for many years have been dealt with as civil matters. Now there is a tendency towards dealing with them as criminal matters. This is something that is happening throughout the environmental field generally, both ashore and at sea. It is a trend that is developing, but I do not see any conflict between what is being done and the Charter or the Bill of Rights.

**The Chairman:** If there are no other questions, on behalf of the committee I should like to extend to both of you our sincere thanks for your coming and helping us.

The committee adjourned.

[Traduction]

Pourriez-vous nous dire de façon plus précise s'il y a un risque à cet égard ou non?

**M. Brander-Smith:** Ce qui est arrivé au commandant de l'*Exxon Valdez* est des plus regrettables, totalement injustifié et suscité par un sentiment de panique et d'horreur face à ce qui s'était produit.

Dès le début, il est apparu clairement qu'il avait rempli son devoir de capitaine. Il est apparu clairement qu'il avait bu, mais que la boisson ne l'avait pas empêché de s'acquitter de ses fonctions.

Par contre — et ce n'est pas pour contredire ce que j'ai dit à propos de cet incident — nous assistons dans ce domaine à la criminalisation de l'infraction que représente le déversement d'hydrocarbures. Pendant des années, ces infractions ont relevé du domaine civil. On a tendance maintenant à les considérer comme relevant du criminel. Cela se passe dans le domaine environnemental en général, sur terre comme sur mer. C'est une tendance qui se dessine, mais je ne vois pas de conflit entre ce qui se fait et la Charte ou la Déclaration des droits.

**Le président:** S'il n'y a pas d'autres questions, j'aimerais, au nom du comité, remercier sincèrement nos deux témoins d'être venus et de nous avoir ainsi aidés.

La séance est levée.













*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canada Communication Group — Publishing  
Ottawa, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Groupe Communication Canada — Édition  
Ottawa, Canada K1A 0S9

---

#### WITNESSES—TÉMOINS

Mr. David Brander-Smith, Q.C., Former Chairman of the  
Public Review Panel on Tanker Safety and Marine Spills  
Response Capability.

*From Save the Georgia Strait Alliance:*

Mr. Ken Zakreski, Member and Acting Director for West  
Coast Oil Spills Recovery.

M. David Brander-Smith, c.r., ancien président de la  
Commission d'examen public des systèmes de sécurité des  
navires-citernes et de la capacité d'intervention en cas de  
déversements en milieu marine.

*De Save the Georgia Strait Alliance:*

M. Ken Zakreski, membre et directeur intérimaire de *West  
Coast Oil Spills Recovery*.





Third Session  
Thirty-fourth Parliament, 1991-92-93

SENATE OF CANADA

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

## Transport and Communications

*Chairman:*  
The Honourable DONALD H. OLIVER, Q.C.

---

Tuesday, June 15, 1993

---

Issue No. 35

**First and only Proceedings on:**  
Examination of Bill C-121, An Act to amend the  
Canada Shipping Act and to amend another Act in  
consequence thereof

**First Proceedings on:**  
Examination of Bill C-62, An Act respecting  
telecommunications

---

**APPEARING:**  
The Honourable Perrrin Beatty, P.C., M.P.  
Minister of Communications

---

**WITNESSES:**  
(See back cover)

Troisième session de la  
trente-quatrième législature, 1991-1992-1993

SÉNAT DU CANADA

---

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

## Transports et des communications

*Président:*  
L'honorable DONALD H. OLIVER, c.r.

---

Le mardi 15 juin 1993

---

Fascicule n° 35

**Premier et seul fascicule concernant:**  
L'Étude du Projet de loi C-121, Loi modifiant la  
Loi sur la marine marchande du Canada et une autre  
loi en conséquence

**Premier fascicule concernant:**  
L'Étude du Projet de loi C-62, Loi concernant les  
télécommunications

---

**COMPARAÎT:**  
L'honorable Perrrin Beatty, c.p., député  
Ministre des communications

---

**TÉMOINS:**  
(Voir à l'endos)

## THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Donald H. Oliver, Q.C., *Chairman*

The Honourable B. Alasdair Graham, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	MacDonald ( <i>Halifax</i> )
Andreychuk	* Murray P.C.
Atkins	(or Lynch-Staunton)
Davey	Perrault
Forrestall	Petten
* Frith (or Molgat)	Sylvain
Gustafson	

\* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

*Change in Membership of the Committee:*

Pursuant to Rule 86(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Davey substituted for that of the Honourable Senator Corbin (June 3, 1993).

The name of the Honourable Senator MacDonald (*Halifax*) substituted for that of the Honourable Senator Berntson (June 9, 1993).

The name of the Honourable Senator Spivak substituted for that of the Honourable Senator Macquarrie (June 9, 1993).

The name of the Honourable Senator Andreychuk substituted for that of the Honourable Senator Buchanan (June 15, 1993).

The name of the Honourable Senator Gustafson substituted for that of the Honourable Senator Spivak (June 15, 1993).

## LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable Donald H. Oliver, c.r.

*Vice-président:* L'honorable B. Alasdair Graham

et

Les honorables sénateurs:

Adams	MacDonald ( <i>Halifax</i> ),
Andreychuk	* Murray, c.p.
Atkins	(ou Lynch-Staunton)
Davey	Perrault
Forrestall	Petten
* Frith (ou Molgat)	Sylvain
Gustafson	

\* *Membres d'office*

(Quorum 4)

*Modifications de la composition du comité*

Conformément à l'article 86(4) du Règlement, la liste des membres du Comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Davey est substitué à celui de l'honorable sénateur Corbin (3 juin 1993).

Le nom de l'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*) est substitué à celui de l'honorable sénateur Berntson (9 juin 1993).

Le nom de l'honorable sénateur Spivak est substitué à celui de l'honorable sénateur Macquarrie (9 juin 1993).

Le nom de l'honorable sénateur Andreychuk est substitué à celui de l'honorable sénateur Buchanan (15 juin 1993).

Le nom de l'honorable sénateur Gustafson est substitué à celui de l'honorable sénateur Spivak (15 juin 1993).

## ORDERS OF REFERENCE

Extract from the *Minutes of the Proceedings of the Senate*, Thursday, June 10, 1993:

Second reading of Bill C-121, An act to amend the Canada Shipping Act and to amend another Act in consequence thereof.

The Honourable Senator Andreychuk moved, seconded by the Honourable Senator Chaput-Rolland, that the Bill be read the second time.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Andreychuk moved, seconded by the Honourable Senator Rivest, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was adopted.

Extract from the *Minutes of the Proceedings of the Senate*, Tuesday, June 15, 1993:

Resuming the debate on the motion of the Honourable Senator Sylvain, seconded by the Honourable Senator Grimard, for the second reading of Bill C-62, An act respecting telecommunications.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Lynch-Staunton for the Honourable Senator Sylvain moved, seconded by the Honourable Senator Doody, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was adopted.

## ORDRES DE RENVOI

Extrait des *Procès-verbaux du Sénat* de jeudi 10 juin 1993:

Deuxième lecture du projet de loi C-121, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et une autre loi en conséquence.

L'honorable sénateur Andreychuk propose, appuyé par l'honorable sénateur Chaput-Rolland, que le projet de loi soit lu la deuxième fois.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Andreychuk propose, appuyé par l'honorable sénateur Rivest, que le projet de loi soit déposé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Extrait des *Procès-verbaux du Sénat* de mardi 15 juin 1993 :

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Sylvain, appuyée par l'honorable sénateur Grimard, tendant à la deuxième lecture du projet de loi C-62, Loi concernant les télécommunications.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Lynch-Staunton, au nom de l'honorable sénateur Sylvain, propose, appuyé par l'honorable sénateur Doody, que le projet de loi soit déposé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

*Le greffier du Sénat*  
Gordon L. Barnhart  
*Clerk of the Senate*



## MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, June 15, 1993  
(43)

## [Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, met this day in Room 257 East Block, at 4:20 p.m., the Chairman, the Honourable Senator Donald H. Oliver, Q.C., presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Andreychuk, Forrestall, Graham, MacDonald (*Halifax*), Oliver, Perrault and Sylvain (7).

*Other Senator present:* The Honourable Senator Lawson (1).

*In attendance:* Daniel Dupras, René Lemieux and Susan Alter from the Research Branch of the Library of Parliament.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

## APPEARING:

The Honourable Perrin Beatty, Minister of Communications

## WITNESSES:

On Bill C-121:

*From Transport Canada:*

Mr. Tom Ring, Director, Environmental Response and Emergency Planning;

Mr. Ken Ryan, Senior Surveyor - Plan Approval, Electrical Machinery;

Mr. Mark Gauthier, Counsel.

*From Environment Canada:*

Ms Maureen Moffatt, Chief, Preparedness, Environmental Emergencies Branch.

On Bill C-62:

*From Communications Canada:*

Mr. Paul Racine, Assistant Deputy Minister, Communications Policy;

Mr. Michael Helm, Director General, Telecommunications Policy;

Mr. Larry Shaw, Director, Financial and Regulatory Policy;

Ms Christine Evans, Legal Counsel.

*From Stentor Telecom Policy Inc.:*

Ms Jocelyne Côté O'Hara, President and CEO;

Mr. Greg van Koughnett, Vice-President, Legal and Corporate Affairs;

Mr. Dale Butler, National Director, Regulatory Affairs.

## PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le mardi 15 juin 1993  
(43)

## [Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 16 h 20, à la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable sénateur Donald H. Oliver, c.r. (*président*).

*Membres du Comité présent:* Les honorables sénateurs Andreychuk, Forrestall, Graham, MacDonald (*Halifax*), Oliver, Perrault et Sylvain. (7)

*Autre sénateur présent:* L'honorable sénateur Lawson. (1)

*Aussi présents:* Daniel Dupras, René Lemieux et Susan Alter du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement.

*Également présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

## COMPARAÎT:

L'honorable Perrin Beatty, ministre des Communications.

## TÉMOINS:

Sur le projet de loi C-121:

*De Transports Canada:*

M. Tom Ring, directeur, intervention environnementale et planification d'urgence;

M. Ken Ryan, expert maritime principal — Approbation de plans d'électricité et des machines;

M. Mark Gauthier, conseiller juridique.

*D'Environnement Canada:*

Mme Maureen Moffatt, chef, Planification en cas de déversement, Direction des urgences environnementales.

Sur le projet de loi C-62:

*De Communications Canada:*

M. Paul Racine, sous-ministre adjoint, Politiques des communications;

M. Michael Helm, directeur général, Politique des télécommunications;

M. Larry Shaw, directeur, Politique des finances et de la réglementation;

Mme Christine Evans, avocate.

*De Stentor Telecom Policy Inc.:*

Mme Jocelyne Côté O'Hara, présidente et directrice générale;

M. Greg van Koughnett, vice-président, Affaires juridiques et corporatives;

M. Dale Butler, directeur national, Affaires réglementaires.

## [Text]

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, June 10, 1993, the Committee began its examination of Bill C-121, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend another Act in consequence thereof.

Mr. Tom Ring and Ms Maureen Moffatt made statements.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Tuesday, June 15, 1993, the Committee began its examination of Bill C-62, An Act respecting telecommunications.

At 4:40 p.m., The Honourable Perrin Beatty, Minister of Communications made a statement and with the assistance of the witnesses from Communications Canada answered questions.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, June 10, 1993, the Committee began its examination of Bill C-121, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend another Act in consequence thereof.

The witnesses from Transport Canada and Environment Canada answered questions.

The Honourable Senator Andreychuk moved, — That the Chairman report the Bill to the Senate without amendment.

The question being put on the Motion, — it was agreed.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Tuesday, June 15, 1993, the Committee began its examination of Bill C-62, An Act respecting telecommunications.

The witnesses from Communications Canada answered questions.

Ms Jocelyne Côté O'Hara made a statement and with the assistance of the other witnesses from Stentor Telecom Policy Inc. answered questions.

*It was agreed on division*, — That the Committee re-invite the witness from the Alliance of Canadian Cinema, Television and Radio Artists to appear on Wednesday, June 16, 1993 at 3:00 p.m.

At 6:30 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

## [Traduction]

En conformité avec l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 10 juin 1993, le Comité entame son étude du projet de loi C-121, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et une autre loi en conséquence.

M. Tom Ring et Mme Maureen Moffatt font des exposés.

En conformité avec l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 15 juin 1993, le Comité entame son étude du projet de loi C-62, Loi concernant les télécommunications.

À 16 h 40, l'honorable Perrin Beatty, ministre des Communications fait un exposé et, avec l'aide des témoins de Communications Canada, répond aux questions.

En conformité avec l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 10 juin 1993, le Comité entame l'étude du projet de loi C-121, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et une autre loi en conséquence.

Les témoins de Transports Canada et d'Environnement Canada répondent aux questions.

L'honorable sénateur Andreychuk propose que le président fasse rapport du projet de loi au Sénat sans amendement.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

En conformité avec l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 15 juin 1993, le Comité entame l'étude du projet de loi C-62, Loi concernant les télécommunications.

Les témoins de Communications Canada répondent aux questions.

Mme Jocelyne Côté O'Hara fait un exposé et, avec l'aide des autres témoins de *Stentor Telecom Policy Inc.*, répond aux questions.

*Il est convenu à la majorité* que le Comité invite de nouveau le témoin d'*Alliance of Canadian Cinema, Television and Radio Artists* à comparaître le mercredi 16 juin 1993 à 15 heures.

À 18 h 30, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

*Le greffier du Comité*  
Denis Robert  
*Clerk of the Committee*

**REPORT OF THE COMMITTEE**

WEDNESDAY, June 16, 1993

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

**EIGHTEENTH REPORT**

Your Committee, to which was referred Bill C-121, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend another Act in consequence thereof, has examined the said Bill in obedience to its Order of Reference of Thursday, June 10, 1993, and now reports the same without amendment.

Respectfully submitted,

*Le président*  
Donald H. Oliver,  
*Chairman*

**RAPPORT DU COMITÉ**

Le MERCREDI 16 juin 1993

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

**DIX-HUITIÈME RAPPORT**

Votre Comité, auquel a été déféré le Projet de loi C-121, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et une autre loi en conséquence, a étudié ledit projet de loi conformément à son ordre de renvoi du jeudi le 10 juin 1993, et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,



## EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, June 15, 1993

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-121, to amend the Canada Shipping Act and another Act in consequence thereof; and Bill C-62, respecting telecommunications; met this day at 4:00 p.m. to give consideration to the bills.

**Senator Donald H. Oliver** (*Chairman*) in the Chair.

**The Chairman:** I call this session of the meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications to order.

We begin this afternoon with Bill C-121, an act to amend the Canada Shipping Act and to amend another act in consequence thereof. We have with us today Mr. Tom Ring, Director of Environmental Response and Emergency Planning, and other officials. Mr. Ring, perhaps you would introduce those at the head of the table with you, and then give us an introductory statement.

**Mr. Tom Ring, Director, Environmental Response and Emergency Planning, Canadian Coast Guard:** Mr. Chairman, honourable senators, With me today is Mr. Mark Gauthier, Coast Guard Senior Counsel and principal legal expert on the provisions of Bill C-121; Ms Maureen Moffatt from Environment Canada; and Mr. Ken Ryan, who is the Coast Guard's expert with respect to double hulling of tankers. We asked him to come along in case senators might have some questions with respect to that particular issue, although I would note at the outset that it is not specifically included in Bill C-121. However, it is a subject in which a number of people have been interested.

**Senator MacDonald:** Mr. Chairman, were we not expecting a minister at 4 o'clock?

**The Chairman:** Yes, but he is not here, so we decided not to keep honourable senators waiting. These witnesses were here and ready to proceed, so we proceeded.

**Senator MacDonald:** Do we expect the minister?

**The Chairman:** Yes. The minister is coming on C-62.

**Senator Graham:** The minister will be appearing on Bill C-62. We are now dealing with Bill C-121.

## TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 15 juin 1993

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, à qui on a renvoyé l'étude du projet de loi C-121, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et une autre loi en conséquence, et du projet de loi C-62, Loi concernant les télécommunications, se réunit aujourd'hui à 16 h pour étudier les projets de loi.

**Le sénateur Donald H. Oliver** (*président*) occupe le fauteuil.

**Le président:** Je déclare ouverte la présente réunion du Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

Nous commencerons cet après-midi par l'étude du projet de loi C-121, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et une autre loi en conséquence. M. Tom Ring, directeur de l'Intervention environnementale et de Planification d'urgence viendra nous présenter son témoignage aujourd'hui, tout comme d'autres représentants officiels. Monsieur Ring, auriez-vous l'obligeance de nous présenter ceux qui occupent le bout de la table avec vous, et de nous présenter ensuite une déclaration liminaire.

**M. Tom Ring, directeur, Intervention environnementale et planification d'urgence, Garde côtière canadienne:** Monsieur le président, honorables sénateurs, les personnes suivantes m'accompagnent aujourd'hui: M. Mark Gauthier, avocat principal de la Garde côtière et principal expert juridique quant aux dispositions du projet de loi C-121, Mme Maureen Moffatt, d'Environnement Canada, et M. Ken Ryan, expert de la Garde côtière sur les questions de la double coque des navires citernes. Nous lui avons demandé de nous accompagner au cas où des sénateurs auraient certaines questions à lui poser en ce qui concerne cette question particulière, même si je soulignerai d'emblée que le projet de loi C-121 n'en parle pas particulièrement. Cependant, il s'agit d'un sujet qui a intéressé un certain nombre de personnes.

**Le sénateur MacDonald:** Monsieur le président, est-ce qu'un ministre ne devait pas venir témoigner à 16 h?

**Le président:** Oui, mais il n'est pas ici. C'est pourquoi nous avons décidé de ne pas faire attendre les honorables sénateurs. Ces témoins étaient ici et prêts à commencer, alors nous avons commencé.

**Le sénateur MacDonald:** Attendons-nous le ministre?

**Le président:** Oui. Le ministre doit venir nous parler du projet de loi C-62.

**Le sénateur Graham:** Le ministre viendra nous parler du projet de loi C-62. Nous parlons actuellement du projet de loi C-121.

[Text]

**Senator MacDonald:** As Senator Corbin made clear in his remarks, the permission that the chairman sought to sit while the Senate was sitting was to suit the convenience of the minister. The minister is not here. However, I will not make a big deal of it.

**The Chairman:** Please proceed.

**Mr. Ring:** Mr. Chairman, my purpose here this afternoon is to provide you with a brief introduction, an overview, if you will, of some of the important considerations which we believe should be kept in mind as you conduct your examination of Bill C-121. I do not intend to review the main clauses or in fact refer to specific issues in any substantive way. However, we would be prepared to answer any questions that honourable senators have. Ms Moffat also has some opening comments with respect to Environment Canada's involvement in Bill C-121.

I propose to spend a few minutes reviewing the background to the bill, the consultation process which was followed, the main principles or philosophy behind the bill, and several key issues which have been raised during the legislative process thus far.

First, a little background. During second reading and committee stages in the House of Commons, some Members of Parliament expressed concern over the provisions not included in Bill C-121 that they felt might have been included, or that represented significant elements of the public review panel report. I therefore note for the committee that Bill C-121 is but one element of a comprehensive program to improve Canada's capability in the areas of spill prevention, preparedness and response. The bill focuses on preparedness and response and on a number of specific recommendations of the public review panel. However, prevention remains our first line of defence.

Several important initiatives have highlighted the government's attempts to minimize pollution through prevention. For example, in July of this year, Canada will require new tankers operating in Canadian waters to have a double hull or equivalent design feature. The Coast Guard, in consultation with industry, has also developed a phase-out schedule for existing single-hulled vessels which blends the more stringent of U.S. and other international requirements. The detailed tanker design standard and phase-out schedule will be incorporated in regulations pursuant to the Canada Shipping

[Traduction]

**Le sénateur MacDonald:** Comme le sénateur Corbin l'a fait explicitement remarquer, si le président a demandé à siéger pendant que le Sénat siégeait lui-même, c'était pour rendre service au ministre. Le ministre n'est pas ici. Cependant, je ne m'étendrai pas outre mesure sur la question.

**Le président:** Veuillez procéder.

**M. Ring:** Monsieur le président, si je suis ici cet après-midi, c'est pour vous donner une brève introduction, un aperçu, si vous voulez, de certaines des considérations importantes auxquelles nous croyons que vous devriez vous attacher au cours de votre examen du projet de loi C-121. Je n'ai pas l'intention d'en passer en revue les principaux articles ni, en fait, de m'attacher d'une façon suivie à l'un ou l'autre de ces aspects. Cependant, nous serions prêts à répondre à toutes les questions que les honorables sénateurs voudront bien nous poser. Mme Moffat souhaite également faire quelques commentaires liminaires en ce qui concerne la participation d'Environnement Canada au projet de loi C-121.

Je propose de passer quelques minutes à étudier le contexte qui a donné lieu au projet de loi, le processus de consultation qui a été suivi, les grands principes ou les principales hypothèses qui sous-tendent le projet de loi ainsi que plusieurs questions clés qui ont été soulevées jusqu'à présent au cours du processus législatif.

Tout d'abord, je vais vous brosser un bref aperçu du contexte. Au cours de la deuxième lecture et à l'étape de l'étude par les comités de la Chambre, quelques députés se sont dits préoccupés par le fait que le projet de loi ne comprenait pas certaines dispositions qu'ils auraient souhaité y voir incluses, ou qui représentaient des éléments significatifs du rapport du comité d'examen public. Par conséquent, je souhaite faire remarquer au comité que le projet de loi C-121 n'est qu'un seul élément d'un programme exhaustif visant à améliorer la mesure dans laquelle le Canada peut prévenir les déversements, ainsi que s'y préparer et intervenir. Le projet de loi a trait précisément à ces deux derniers éléments et découle d'un certain nombre de recommandations spécifiques du comité d'examen public. Cependant, la prévention demeure notre principale arme.

Plusieurs initiatives importantes ont fait ressortir les tentatives du gouvernement de réduire la pollution par la prévention. Par exemple, dès juillet prochain, le Canada exigera que les nouveaux navires citernes qui sillonnent les eaux canadiennes soient équipés d'une double coque ou d'un dispositif équivalent. La Garde côtière, en consultation avec l'industrie, a également mis au point un plan d'élimination des navires à coque simple existants, conformément aux exigences plus strictes des États-Unis et d'autres pays. La norme concernant la coque des citernes et le plan d'élimination seront intégrés au



*[Text]*

Act. As I noted, Mr. Ryan is here to answer any questions senators might have with respect to that issue.

Another important prevention initiative relates to the level of foreign vessel inspections. We now inspect 38 per cent of all foreign ships, not just tankers, visiting Canadian ports. We inspect all Canadian tankers at least once a year and all foreign tankers, 100 per cent, on their first visit to a Canadian port each calendar year. You may recall that the public review panel report indicated that, at the time of their report, the Coast Guard was inspecting only 8 per cent of existing ships.

To help deter deliberate acts of pollution, the Coast Guard has expanded its aerial surveillance program on the Great Lakes to include the east and west coasts as well as the Gulf of St. Lawrence.

Both of these initiatives, the increased inspection of vessels and increased aerial surveillance, have been made possible through funds made available from the Green Plan announced in June of 1991.

However, while prevention remains our first priority, accidents do happen and we must be prepared to respond quickly and efficiently. Bill C-121 will enable the Coast Guard, in partnership with the private sector, to significantly improve our nation's capabilities in this area.

I would now like to touch on the consultation process which was followed both with respect to the public review panel report and the development of Bill C-121.

The panel, during its hearings, developed a distribution list in excess of some 700 names. This distribution list was combined with the Coast Guard's normal consultative distribution list of 500 to form a database of some 1200 individuals, groups, and associations from governments, environmental groups, industry and private citizens.

During the past three years, all addressees have reviewed numerous pieces of documentation and correspondence from the Coast Guard which solicited input. As a result, the principles embodied in the bill, as well as the technical standards which we have developed and which will give effect to certain elements of the new response structure, are the product of numerous meetings and working sessions with literally dozens of individuals and companies across Canada. I would be happy to provide further details on the specifics of the consultation process if desired.

*[Traduction]*

Règlement d'application de la Loi sur la marine marchande du Canada. Comme je l'ai souligné, M. Ryan est venu répondre aux questions que les sénateurs pourraient avoir à ce sujet.

Une autre initiative importante de prévention concerne la proportion de navires étrangers qui sont inspectés. Nous inspectons à l'heure actuelle 38 p. 100 de tous les navires étrangers qui viennent s'amarrer dans des ports canadiens, et pas seulement les navires citernes. Nous inspectons tous les navires citernes canadiens au moins une fois l'an et tous les navires citernes étrangers, la totalité d'entre eux, à leur première visite dans un port canadien chaque année civile. Vous vous rappellerez peut-être que le rapport du comité d'examen public soulignait, au moment de sa rédaction, que la Garde côtière n'inspectait que 8 p. 100 des navires existants.

Afin de décourager les actes de pollution commis délibérément, la Garde côtière a accru son programme de surveillance aérienne des Grands Lacs de façon à l'étendre aux côtes est et ouest ainsi qu'au Golfe du Saint-Laurent.

Ces deux initiatives, soit l'augmentation du nombre d'inspections des navires et la surveillance aérienne accrue ont été rendues possibles grâce au financement qui découle du Plan Vert annoncé en juin 1991.

Cependant, même si la prévention demeure notre priorité, des accidents se produisent, et nous devons être prêts à intervenir rapidement et efficacement. Le projet de loi C-121 permettra à la Garde côtière, en partenariat avec le secteur privé, d'améliorer de façon importante la mesure dans laquelle notre pays peut y arriver.

J'aimerais maintenant vous dire un mot du processus de consultation qui a suivi, tant en ce qui concerne le rapport du comité d'examen public que l'élaboration du projet de loi C-121.

Au cours de ses audiences, le comité a mis sur pied une liste de diffusion qui comprend plus de 700 noms. Cette liste était combinée à la liste consultative normale de la Garde côtière, qui comprend pour sa part 500 noms, pour donner lieu à une base de données comprenant quelque 1 200 particuliers, groupes et associations rattachés à des gouvernements, à des groupes environnementaux, à l'industrie ou tout simplement privés.

Au cours des trois dernières années, la totalité des personnes et organismes figurant sur la liste ont étudié de nombreux documents et une abondante correspondance de la Garde côtière, qui leur a ensuite demandé de donner leur avis. Par conséquent, les principes enchâssés dans le projet de loi, ainsi que les normes techniques que nous avons élaborées et qui feront en sorte que certains éléments de la nouvelle structure d'intervention entrent en vigueur, sont tous le produit de nombreuses réunions et séances de travail auxquelles ont participé des dizaines de particuliers et d'entreprises de tout le Canada. Je serais heureux de vous donner de plus amples



[Text]

With respect to the principles and philosophy of Bill C-121, one of the recurring problems experienced by the Coast Guard and Environment Canada in responding to marine spills has been the difficulties associated with communications between the many groups involved in spill response activities. The approach which is being used to overcome these difficulties is to forge a partnership consisting of all those involved in spill response, from the polluter to the volunteers who wish to assist with clean-up or mitigating environmental damage, including various government agencies and private citizens. Better and more effective preplanning will serve to increase our common understanding of our respective roles and responsibilities.

This partnership approach is combined with the polluter-pay principle to result in private sector funded and operated improvements to response capability in Canada where all partners are involved in the preparations for responding to a spill, with the Coast Guard and Environment Canada establishing the rigorous standards to be met and the potential polluters paying for the capability to be in place and the rapid deployment should the need arise. In the case of all significant spills, the Coast Guard, with support from other government departments, will oversee the response on behalf of the Crown. At the end of the day, it is the polluter who will be required to cover the costs of the clean-up. Thus, the underlying theme of all of the Coast Guard's initiatives to improve spill response are partnership and polluter-pay.

Honourable senators, with respect to some of the issues that have been raised with respect to Bill C-121, we are not aware of any group that does not support the bill at least in principle. Indeed, we believe, on the basis of our extensive consultations thus far, that most are prepared to accept this bill without amendment.

I would like to review briefly a couple of issues have been raised. The issues, by and large, relate to provisions in the bill regarding fairness and equity, and advisory councils. Both sets of provisions were added at the request of groups involved in the consultation process to develop Bill C-121. The government included provisions that would provide a measure of protection against excessive resource requirements or excessive costs in the provision of what will be essentially a mandatory service for each ship.

[Traduction]

détails sur les rouages du processus de consultation si vous le voulez.

En ce qui concerne les principes sous-jacents du projet de loi C-121, l'un des problèmes que doit résoudre le plus souvent la Garde côtière et Environnement Canada au moment d'intervenir dans les cas de déversements marins avait trait aux difficultés associées aux communications entre les nombreux groupes qui participent aux activités d'intervention qui y sont rattachés. L'approche qui a été adoptée pour surmonter ces difficultés consistait à créer un partenariat auquel participeraient tous ceux qui sont touchés, depuis le pollueur jusqu'aux bénévoles qui désirent aider au nettoyage ou à réduire les répercussions sur l'environnement, y compris divers organismes gouvernementaux et des particuliers. Une planification préalable meilleure et plus efficace nous aidera tous à mieux comprendre les rôles et responsabilités de chacun.

Cette approche de partenariat est combinée au principe du pollueur-payeur; ainsi, le secteur privé a financé et a amélioré la capacité d'intervention du Canada, car tous les partenaires participent à la préparation de l'intervention, tandis que la Garde côtière et Environnement Canada établissent les normes rigoureuses auxquelles il faut satisfaire et que les pollueurs potentiels payent les ressources qui doivent être mises en place de façon à ce qu'un déploiement rapide puisse se faire si besoin est. Dans tous les cas de déversement important, la Garde côtière supervisera, avec l'aide d'autres ministères, l'intervention au nom de la Couronne. En bout de ligne, c'est le pollueur qui devra prendre à sa charge les frais du nettoyage. Par conséquent, le thème sous-jacent de toutes les activités de la Garde côtière visant à améliorer l'intervention en cas de déversement est le partenariat et le principe du pollueur-payeur.

Honorables sénateurs, en ce qui concerne certaines des questions qui ont été soulevées à propos du projet de loi C-121, nous n'avons, à notre connaissance, jamais entendu de groupes dire qu'ils n'appuyaient pas le projet de loi, au moins en principe. À vrai dire, les consultations exhaustives que nous avons menées jusqu'à présent nous portent à croire que la plupart des intervenants sont prêts à accepter ce projet de loi sans modification.

J'aimerais maintenant passer en revue un certain nombre des questions qui ont été soulevées. Celles-ci ont généralement trait aux dispositions du projet de loi qui concernent l'équité ainsi que les conseils consultatifs. Les deux séries de dispositions ont été ajoutées à la demande de groupes qui ont participé au processus de consultation en vue de l'élaboration du projet de loi C-121. Le gouvernement a inclus des dispositions prévoyant une certaine protection contre les besoins excessifs en ressources ou le coût excessif lié à la prestation de ce qui constituera essentiellement un service obligatoire dans le cas de chaque navire.

[Text]

The fairness and equity provisions are intended to ensure a balance between the costs paid by those representing a significantly higher risk of a large spill and those whose risks relate to smaller spills. The provisions require the fees to be published and the setting out of an appropriate appeal mechanism in the legislation.

Some interested parties have made representations for stronger provisions. Others do not see the necessity of these provisions at all. The Coast Guard believes the existing provisions are adequate.

With respect to advisory councils, consultations that have taken place since the tabling of the bill have highlighted the importance of having the role of these advisory councils clearly established. We believe this has been accomplished through the process at the committee stage in the House of Commons. Bill C-121 as it now appears before you clearly sets out the role of these advisory councils.

In conclusion, honourable senators, we believe Bill C-121 represents an important advancement in Canada's ability to respond to marine spills, thereby enhancing our ability to protect the marine environment. We look forward to this committee's review of its provisions and hope that we can respond to the your requests for clarification or further information.

**Ms Maureen Moffat, Chief, Preparedness, Environmental Emergencies Branch, Environment Canada:** Mr. Chairman, I am pleased to appear before you to make a very short presentation. I have been with the Emergencies Program in Environment Canada for a little over two years; and previous to that I have been with the Coast Guard's Environmental Emergencies Program since 1991.

Following the *Nestucca* incident, I worked on the development and implementation of an internal government review of tanker safety and marine spills response. This review was undertaken jointly with the Departments of Transport and Fisheries and Oceans, with Environment Canada as the lead. With the *Exxon Valdez* spill occurring almost three months later, the Prime Minister announced the Public Review Panel which was tasked with studying the same issues as the internal government review but with the additional requirement of seeking public input through public hearings. I was assigned to the panel as one of the technical advisors.

The main role of Environment Canada during a ship-source oil spill is to provide the on-scene commander with environmental advice. This includes sensitivities of the areas impacted, priorities for containment and clean-up, and recommendations for counter-measures options, clean-up methodologies, oceanographic and meteorologic forecasts and

[Traduction]

Les dispositions relatives à l'équité visent à assurer un certain équilibre entre le coût versé par les entités qui représentent un risque de déversement important beaucoup plus élevé et le coût qu'assument celles qui risquent d'être à l'origine d'un déversement moins important. Aux termes de ces dispositions, les frais doivent être publiés, et la loi doit prévoir la mise en place d'un mécanisme d'appel approprié.

Certaines parties intéressées ont fait des représentations en vue de renforcer les dispositions. D'autres intéressés ne voient même pas l'utilité de telles dispositions. La Garde côtière, pour sa part, estime que les dispositions actuelles sont adéquates.

En ce qui a trait aux conseils consultatifs, les consultations qui ont été menées depuis le dépôt du projet de loi ont fait ressortir l'importance d'établir clairement le rôle de ces conseils consultatifs. Nous estimons que cela a été fait dans le cadre du processus à l'étape de l'étude par le comité de la Chambre des communes. Le projet de loi C-121, dans sa forme actuelle, énonce clairement le rôle de ces conseils consultatifs.

En conclusion, honorables sénateurs, nous estimons que le projet de loi C-121 constitue un progrès important au chapitre de la capacité pour le Canada de réagir à des déversements en mer, qui lui permettra de mieux protéger le milieu marin. Nous avons hâte que les membres de votre Comité étudient ces dispositions et espérons que nous pourrions répondre à vos demandes de précision ou de plus amples renseignements.

**Mme Maureen Moffatt, chef, Planification en cas de déversement, Direction des urgences environnementales, Environnement Canada:** Monsieur le président, je suis heureuse de comparaître devant vous pour y présenter un très court exposé. Je travaille au programme des urgences d'Environnement Canada depuis un peu plus de deux ans, et j'occupais auparavant un poste similaire à la Garde côtière canadienne depuis 1991.

Après l'incident du *Nestucca*, j'ai participé à l'élaboration et à la mise en oeuvre d'un examen gouvernemental sur les systèmes de sécurité des navires citernes et la capacité d'intervention en cas de déversements en milieu marin. Environnement Canada assurait la direction de cet examen, qui a été effectué conjointement avec Transports Canada et Pêches et Océans. À la suite du déversement causé par l'*Exxon Valdez* quelque trois mois plus tard, le premier ministre a annoncé la mise sur pied du comité d'examen public, qui avait pour tâche d'étudier la même question que dans l'examen gouvernemental, mais qui devait aussi procéder à des audiences publiques. J'ai siégé au sein du comité à titre de conseiller technique.

Le rôle principal d'Environnement Canada pendant un déversement d'hydrocarbures causé par un navire est de donner au directeur de l'intervention des conseils sur l'environnement, notamment: vulnérabilités des régions touchées, priorités en matière de confinement et de nettoyage, recommandations de techniques d'intervention et de nettoyage, prévisions et



*[Text]*

evaluations, estimates of resource impacts, as well as spill modelling and forecasting spill trajectories.

The development, consolidation and provision of this information is undertaken through the Regional Environmental Emergency Team (REET). The REET includes a large number of federal, provincial, and sometimes local agencies which have information and expertise. Private industry and industry associations also participate in REET as they have a significant interest in emergency response.

Probably the most important feature of the REET is the fact that all environmental information is developed and prioritized by the team and is then provided to the on-scene commander through the coordinator of the REET.

In addition to the REET, Environment Canada's environmental emergencies response program includes the Atmospheric Environment Service which provides on-site weather information during spills; the Canadian Wildlife Service which provides expertise in the area of wildlife protection and treatment of injured wildlife; the River Road Environmental Technology Centre which has an extensive oil and chemical spill research and development program; and, finally, the Canadian Parks Service which supplies information on marine and coastal parks, and national historic sites and their sensitivities.

The report of the Public Review Panel on tanker safety and marine spills response capability recognized the important role of the REET as the single-source of advice on environmental matters to the on-scene commander.

With Bill C-121, environmental advice and assistance will be available through the REET to response organizations. As well, oil pollution emergency plans must outline how environmentally sensitive areas are to be protected. All maps used for this purpose will be to a standard acceptable to Environment Canada and developed with REET members. This is seen as recognition of the importance of environmental sensitivities in the development of priorities and all response strategies to spills in the marine environment and, in effect, brings about the integration of response operations and environmental sensitivities.

Other features of Bill C-121 which Environment Canada views as particularly important from an environmental perspective are as follows: The increase of maximum fines for pollution to \$1 million to bring it up to the Canadian

*[Traduction]*

évaluations océanographiques et météorologiques, évaluations des impacts sur les ressources, ainsi que modélisation du déversement et prévisions des trajectoires de déversement.

Ces renseignements sont élaborés, révisés et fournis par l'équipe régionale des interventions d'urgence (ERIU). Cette équipe se compose de nombreux organismes fédéraux, provinciaux et parfois locaux qui possèdent l'information et les connaissances nécessaires. Des entreprises privées et des associations industrielles qui s'intéressent grandement à l'intervention d'urgence participent également aux activités de l'équipe.

La caractéristique probablement la plus importante de l'ERIU est le fait qu'elle compile et classe par ordre de priorité tous les renseignements en matière d'environnement, qui sont ensuite communiqués au directeur de l'intervention par le coordonnateur de l'équipe.

Outre l'ERIU, le programme d'intervention en cas d'urgences environnementales d'Environnement Canada comprend: le service de l'environnement atmosphérique, qui communique de l'information météorologique sur place durant les interventions; le Service canadien de la faune, qui fournit des connaissances spécialisées dans les domaines de la protection des espèces sauvages et du traitement des animaux blessés; le Centre de technologie environnementale de River Road, qui gère un programme complet de recherche et développement en matière de déversements d'hydrocarbures et de produits chimiques; et le Service canadien des parcs, qui donne des renseignements sur les parcs marins et côtiers ainsi que sur les lieux historiques et nationaux et leurs vulnérabilités.

Le rapport du Comité d'examen public des systèmes de sécurité des navires citernes et de la capacité d'intervention en cas de déversements en milieu marin reconnaît le rôle essentiel de l'ERIU comme conseillère exclusive du directeur de l'intervention sur des questions environnementales.

Grâce au projet de loi C-121, les organismes d'intervention pourront faire appel à l'ERIU pour des conseils et de l'aide en matière d'environnement. En outre, les plans d'urgence en cas de pollution par les hydrocarbures doivent indiquer comment protéger les régions écologiquement vulnérables. Toutes les cartes utilisées à cette fin devront être conformes à une norme approuvée par Environnement Canada et élaborées avec des membres de l'ERIU. Il s'agit ici de reconnaître l'importance des vulnérabilités dans l'environnement dans l'établissement des priorités et de toutes les stratégies d'intervention en cas de déversements en milieu marin et, en fait, de favoriser l'intégration des interventions d'urgence et des vulnérabilités de l'environnement.

Voici d'autres caractéristiques du projet de loi C-121 qui sont, selon nous, particulièrement importantes du point de vue de l'environnement: l'augmentation des amendes maximales pour pollution, qui passent à un million de dollars, pour



[Text]

Environmental Protection and Fisheries Acts, thus acting as a deterrent to polluters. As well, there is a provision to allow for the ratification of the International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation 1990, creating not only domestic requirements for oil pollution emergency plans for ships and oil-handling facilities as well as a network of response organizations, but also a system for international cooperation on preparedness and response.

Finally, there are provisions to allow for the ratification of the International Convention on Salvage 1989, which will provide new incentives for vessel salvors to integrate environmental concerns in their decision-making processes. The new incentives consist of special compensation for salvors when they are successful in preventing or minimizing pollution damage but unsuccessful in the salvaging of the vessel.

This concludes my presentation. I would be happy to answer any questions you might have.

**The Chairman:** Thank you both very much for your presentations.

**Senator Graham:** We have a logistical timing problem, Mr. Chairman. I notice that Mr. Beatty is present in the room to deal with Bill C-62, but I am also told that he has to be present in the house for a vote at 5 o'clock. Is it an important vote, Mr. Minister? How important is it for the Liberals to keep you here?

**Mr. Perrin Beatty, Minister of Communications:** All votes, whether in the Senate or in the house, are critical.

**The Chairman:** Honourable senators, shall I ask these witnesses to step aside while we hear from the minister so that he can make his presentation on Bill C-62 and then go to the other place for the vote? Is that agreed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**Senator Graham:** How long will the minister's presentation be, if I may ask?

**Mr. Beatty:** It will allow me to be out of here before 5 o'clock.

**Senator Graham:** Will you be able to return so we can ask you some questions?

**Mr. Beatty:** The officials, who will stay here, may be able to answer any questions. If there is a problem which makes

[Traduction]

rejoindre ainsi les peines prévues dans la Loi canadienne sur la protection de l'environnement et la Loi sur les pêches, et exercer un effet dissuasif sur les pollueurs; une disposition qui prévoit la ratification de la Convention internationale de 1990 sur les mesures de préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures, ce qui donnera lieu non seulement à l'obligation d'établir des plans nationaux d'urgence en cas de pollution par les hydrocarbures visant les navires et les installations pétrolières, ainsi qu'un réseau d'organismes d'intervention, mais aussi à la création d'un système de coopération internationale sur la planification et l'intervention.

Enfin, des dispositions qui prévoient la ratification de la Convention internationale de 1989 sur le sauvetage, qui inciteront les équipes de sauvetage à prendre en considération certaines préoccupations environnementales dans leurs décisions. Ces nouveaux incitatifs consistent en une compensation spéciale pour les équipes de sauvetage qui réussissent à prévenir ou à réduire au minimum les dommages causés par la pollution, mais qui ne réussissent pas à sauver le navire.

Ma présentation est terminée, et je me ferai un plaisir de répondre à toutes vos questions.

**Le président:** Nous remercions beaucoup les deux témoins de leurs exposés.

**Le sénateur Graham:** Nous avons un problème logistique d'ordre temporel, monsieur le président. Je remarque que M. Beatty est présent dans la pièce et peut nous parler du projet de loi C-62, mais on m'informe également qu'il doit être présent à la Chambre pour un vote qui se tiendra à 17 h. S'agit-il d'un vote important, monsieur le ministre? À quel point est-il important pour les libéraux de vous garder à cet endroit?

**M. Perrin Beatty, ministre des Communications:** Tous les votes, qu'ils se tiennent au Sénat ou à la Chambre, sont d'une importance critique.

**Le président:** Honorables sénateurs, puis-je demander aux témoins de céder la place au ministre pour qu'il puisse présenter son exposé au sujet du projet de loi C-62 et ensuite se rendre à l'autre endroit, pour le vote? Êtes-vous d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**Le sénateur Graham:** Si je puis me permettre, l'exposé du ministre sera-t-il long?

**M. Beatty:** Il me permettra d'être sorti d'ici avant 17 h.

**Le sénateur Graham:** Serez-vous en mesure de revenir pour que nous puissions vous poser quelques questions?

**M. Beatty:** Les représentants officiels, qui resteront ici, seront peut-être capables de répondre à toutes vos questions.

[Text]

my return necessary, I will try to rearrange my schedule, although I am scheduled to be elsewhere.

**The Chairman:** If our present panel of witnesses could stand aside, I would call on the minister, the Honourable Perrin Beatty.

Mr. Minister, time is of the essence. I realize you are involved in the transition team, among other things. On behalf of the committee, we deeply appreciate you taking time from your schedule to come and help us with Bill C-62. As you are aware, we are not strangers to Bill C-62 but this new Bill C-62 is markedly different from what we saw when we did our pre-study.

**Mr. Beatty:** Senator, you have just shortened my speech. I was just about to say the same thing at greater length.

As you mentioned, senator, this is not the first time we have had the pleasure of being together on this bill. It is a little more than a year since I first appeared before this committee on June 8, 1992, on the subject of Bill C-62. It is a pleasure for me to have this opportunity to address the committee again on this topic. It is a pleasure because the bill which is before you now a second time, as passed by the House of Commons, is, in my opinion, a significantly improved piece of proposed legislation. I add without hesitation that its improvement is, in large measure, due to the thoughtful and constructive recommendations brought forward in this committee's report in its pre-study of the bill. Indeed in my address to the House of Commons at third reading of the bill, I acknowledged the contribution of this committee to the development of Bill C-62 in the following terms:

With determination and with open minds, the Senators listened to many hours of testimony from the best and brightest figures in Canada's telecommunications industry. The greatest tribute to the Senators can be found in the simple fact that many of their recommendations are now reflected in the amended Bill C-62.

At the same time, I took the occasion to summarize some of the more substantive changes brought to the bill by the Subcommittee of the House of Commons Standing Committee on Communications and Culture which was charged with reviewing the legislation. The list bears repeating for it also recapitulates some of the key recommendations made by this committee of the Senate. The list is as follows: This amended bill more clearly excludes resellers from the scope of the bill; it better reflects regional interests in the policy objectives; it transfers to the CRTC the power to exempt classes of carriers

[Traduction]

S'il y a un problème tel qu'il est nécessaire que je revienne, j'essaierai de remanier mon horaire, même s'il est prévu que j'aille ailleurs.

**Le président:** Si le groupe de témoins que nous entendons actuellement voulait bien quitter la table, j'aimerais céder la parole au ministre, l'honorable Perrin Beatty.

Monsieur le ministre, le temps presse. Je comprends que vous faites partie de l'équipe de transition, entre autres. Au nom du comité, nous apprécions beaucoup que vous ayez pris de votre temps pour venir nous aider à étudier le projet de loi C-62. Comme vous le savez, nous connaissons ce projet de loi, mais le nouveau projet de loi C-62 est fort différent de ce que nous avons vu au moment de notre étude préalable.

**M. Beatty:** Sénateur, vous venez tout juste de raccourcir d'autant mon exposé. J'étais sur le point de dire la même chose, mais en plus long.

Comme vous l'avez mentionné, sénateur, ce n'est pas la première fois que nous avons le plaisir de travailler ensemble à ce projet de loi. Il y a un peu plus d'un an, j'ai comparu devant votre comité le 8 juin 1992, au sujet du projet de loi C-62. C'est un réel plaisir pour moi d'avoir l'occasion de m'adresser une fois de plus aux membres du comité à ce sujet. C'est un plaisir, parce que le projet de loi qui se retrouve devant vous pour une deuxième fois, et qui a été adopté par la Chambre des communes, constitue à mon avis un texte législatif qui a été amélioré de beaucoup. J'ajoute sans hésitation que les améliorations qui y ont été apportées découlent, dans une large mesure, des recommandations bien pensées et constructives qui ont été soulevées par le rapport de votre comité, dans le cadre de l'étude préalable qui a été faite du projet de loi. De fait, dans l'exposé que j'ai prononcé devant la Chambre des communes à l'occasion de la troisième lecture du projet de loi, j'ai reconnu la contribution de votre comité à l'élaboration du projet de loi C-61 en ces termes:

Avec beaucoup de détermination et de largeur d'esprit, surtout, les sénateurs ont écouté pendant de très nombreuses heures les témoignages des meilleurs représentants du secteur des télécommunications au Canada. Le meilleur hommage au travail des sénateurs réside dans le simple fait qu'on a tenu compte de beaucoup de leurs recommandations dans la nouvelle version du projet de loi C-62.

En même temps, j'ai profité de l'occasion pour résumer certains des changements de fond qui ont été apportés au projet de loi par le sous-comité du Comité permanent des communications et de la culture de la Chambre des communes, lequel avait été chargé d'étudier le projet de loi. Il vaut la peine de répéter la liste, car elle permet également de récapituler certaines des recommandations clés qui ont été formulées par votre comité sénatorial. En voici la liste: le projet de loi modifié permet d'exclure précisément les revendeurs de la portée du projet de loi; de mieux tenir compte des intérêts



*[Text]*

from the legislation; it strengthens and refines the provisions on federal-provincial consultation; it eliminates a proposed licensing regime while preserving Canadian ownership requirements; it creates a presumption in favour of regulatory forbearance where effective competition exists, while requiring the CRTC to bear in mind the sometimes fragile nature of the composition; it imposes an important time limit on CRTC decision-making, while allowing the commission to extend this limit only where more detailed analysis of the matter at hand is required; and it strengthens the CRTC's ability to deal with infringements of individual privacy caused by unsolicited telecommunications.

Bien que cette liste soit impressionnante, elle ne rend pas compte, dans sa forme actuelle, de tout l'apport du comité à ce projet de loi. Il faudrait en effet mentionner les amendements suivants qui découlent des recommandations du comité:

- suppression des références à la politique et à la culture dans les objectifs de l'article 7;
- élimination du pouvoir de donner des instructions pour des motifs de sécurité nationale;
- ajout au droit de regard du gouverneur en conseil sur les décisions du CRTC d'un pouvoir de demander à celui-ci de réexaminer une décision donnée; le droit de regard a aussi été limité dans le temps et assujéti à une procédure;
- on a donné aux câblodistributeurs le même accès aux emprises publiques qu'ont actuellement les entreprises de télécommunication; nous avons également donné suite aux préoccupations de certaines provinces en favorisant l'utilisation conjointe et efficace des installations des emprises publiques, habilitant notamment le CRTC à exiger l'utilisation conjointe d'installations, au besoin.

When I appeared before this committee during your pre-study of Bill C-62, I recognized that the bill needed fine-tuning and indicated that the government was willing to consider amendments, provided that they did not undermine the bills fundamental principles.

The past year has not been wasted. Rather, departmental officials and my staff, in consultation with representatives of the industry, the CRTC, and legal drafters from the Department of Justice have worked to improve the bill in light of the recommendations in your report and other considerations which were brought to our attention during that time.

*[Traduction]*

régionaux dans les objectifs de la politique; de conférer au CRTC le pouvoir d'exempter des catégories d'entreprises de l'application de la loi; de renforcer les dispositions sur la consultation fédérale-provinciale et de les peaufiner; d'éliminer le processus d'octroi de licences qui est proposé tout en maintenant des exigences canadiennes fermes quant à la propriété; de créer une présomption en faveur du droit de ne pas exercer des pouvoirs de réglementation lorsqu'il existe une concurrence réelle, tout en exigeant que le CRTC tienne compte de la nature parfois fragile de la concurrence; d'imposer un important délai au processus décisionnel du CRTC, tout en accordant au conseil la flexibilité voulue pour prolonger ce délai seulement lorsqu'une analyse plus détaillée de la question à l'étude est nécessaire; enfin, de renforcer la capacité du CRTC de s'occuper des infractions relatives à la protection de la vie privée causées par des télécommunications non sollicitées.

Although this list is impressive, it does not as it stands include all the improvements the committee made in the bill. The following amendments also arose from the committee's recommendations:

- removal of the words "social" and "political" from clause 7;
- elimination of the power to issue directions on grounds of national security;
- addition to the right of review of the Governor in Council over CRTC decisions of the power to ask the CRTC to reconsider a particular decision; the right of review was also restricted in time and made to follow a procedure;
- the cable companies were given the same access to public rights of way as telecommunications carriers now enjoy; we have also responded to the concerns of some of the provinces by encouraging the shared, efficient use of installations along public rights of way — in particular, we have empowered the CRTC to insist on shared use of facilities where necessary.

Quand j'ai comparu devant votre comité au cours de l'étude préalable du projet de loi C-62, j'ai reconnu que le projet de loi devait être peaufiné et j'ai précisé que le gouvernement était disposé à envisager des amendements, pourvu que ces derniers ne minent pas les principes fondamentaux du projet de loi.

L'année dernière n'a pas été une perte de temps. Plutôt, des représentants officiels du ministère et le personnel de mon cabinet, de concert avec des représentants de l'industrie, du CRTC et les rédacteurs juridiques du ministère de la Justice, ont travaillé à l'amélioration du projet de loi à la lumière des recommandations contenues dans votre rapport et d'autres



[Text]

In addition to responding favourably to the majority of the recommendations in your report, we carefully examined the more technical questions of legal drafting which the report suggested warranted further consideration. Some of these suggestions, too, have made their way into the bill as amended.

Bill C-62, as passed by the House of Commons on June 9, demonstrates that the government has upheld its commitment to this committee. Some observers have even expressed surprise that the government would accept as many amendments as we have. In my view, however, the amendments proposed by this committee, while many of them were substantive, were the types of changes that served to support, reinforce or better reflect the principles upon which the legislation is based.

Having had the time to examine these recommendations, to consider various alternatives, and the best way of implementing them, the government was prepared and willing to move quickly on the bill at this time. Nevertheless, we also recognized the valuable contribution which the House of Commons committee could bring to the bill.

In the end, I am satisfied that the long and thorough public process which has marked the passage of this bill through Parliament has resulted in a better piece of legislation.

Comme il s'agit de la toute première loi sur les télécommunications du Canada, il importe de faire le travail comme il le faut. Je crois que nous avons réussi à faire l'équilibre entre les pouvoirs du gouvernement et ceux du CRTC, entre concurrence et réglementation, de même qu'entre la propriété canadienne des infrastructures de télécommunication et l'accès à des sources de capitaux canadiennes et étrangères.

The government has clearly benefitted from the work of this committee and was much impressed with the non-partisan nature of the committee's report and its clear commitment to improving the bill. Canadians and, in particular, the telecommunications industry and the regulator have waited a long time for a modern and effective telecommunications law.

I hope you will agree that the important issues and concerns raised in your report have been dealt with in an appropriate manner in the bill as it is before you now and that we can proceed expeditiously to its passage into law.

[Traduction]

considérations qui avaient été portées à notre attention au cours du processus.

En plus de répondre favorablement à la majeure partie des recommandations formulées dans votre rapport, nous avons étudié avec soin les questions plus techniques liées à la rédaction du projet de loi qui, à en croire votre rapport, méritaient qu'on s'y attache davantage. Certaines de ces suggestions ont également été enchâssées dans le projet de loi modifié.

Le projet de loi C-62, sous la forme qu'il avait au moment de son adoption par la Chambre des communes le 9 juin dernier, montre que le gouvernement s'est acquitté de l'engagement qu'il avait pris face aux membres du comité. Certains observateurs se sont également montrés surpris que le gouvernement accepte un si grand nombre de modifications. À mon avis, toutefois, les modifications proposées par votre comité, même si bon nombre d'entre elles avaient trait au fond, étaient le genre de modifications qui permettaient d'étayer, de renforcer ou de mieux traduire les principes sur lesquels se fonde le projet de loi.

Comme il a eu le temps d'examiner ces recommandations, d'envisager diverses solutions de rechange, ainsi que la meilleure façon de les mettre en application, le gouvernement était disposé et prêt à agir rapidement au sujet du projet de loi. Néanmoins, nous avons également reconnu la contribution précieuse que pouvait faire le comité de la Chambre des communes au projet de loi.

Au terme de cette démarche, je suis convaincu que le long processus public approfondi qui a caractérisé le cheminement de ce projet de loi au Parlement a donné lieu à un texte législatif de meilleure qualité.

Since this is Canada's very first telecommunications legislation, it is important that the work be done properly. I think we have succeeded in achieving a balance between the powers of the government and those of the CRTC, between competition and regulation, between Canadian ownership of telecommunications infrastructures and access to sources of Canadian and foreign capital.

Le gouvernement a clairement profité du travail de votre comité et a été impressionné par la nature non partisane du rapport du comité ainsi que par l'engagement clair qu'il avait pris en vue d'améliorer le projet de loi. Les Canadiens, et en particulier l'industrie des télécommunications et les organismes de réglementation ont attendu longtemps une loi moderne et efficace en matière de télécommunications.

J'espère que vous conviendrez du fait que les questions et préoccupations importantes que vous avez soulevées dans votre rapport ont été abordées de façon appropriée dans le projet de loi qui se trouve maintenant devant vous et que nous pourrons rapidement le promulguer.

[Text]

Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Minister, before we turn the questioning over to Senator Graham, would you introduce the officials from your department who are with you?

**Mr. Beatty:** This is Mr. Paul Racine, whom you met when we were before the committee previously.

**Mr. Paul Racine, Assistant Deputy Minister, Communications Policy, Communications Canada:** Also with us are our legal counsel, Ms Christine Evans, Mr. Larry Shaw, Director of Regulatory Affairs; Mr. Mike Helm, Director General, Telecommunications Policy Branch; and Mr. Hamilton, also from that branch.

**Senator Graham:** An automatic five-year review proposal was to be included in the act which was rejected. That amendment seemed to make sense to me so that another hundred years would not go by before the legislation is revisited. How would you respond to that?

**Mr. Beatty:** Senator, I did discuss this in the House of Commons. First of all, under the present rules in the House of Commons, committees are masters of their own fate. At any time, a Commons committee can decide that it wants to conduct a study into any matter relevant to its particular jurisdiction.

It seemed to us to be appropriate that, rather than tying ourselves into a fixed timetable that said, at the end of five years, not necessarily before and not after, this sort of review would have to be done, members of Parliament themselves would decide at what point it would be appropriate to conduct such a review. It might be before that, it might well be long after that. Indeed, the government itself will continue to keep the bill under review to ensure that its provisions continue to make sense and reflect modern conditions.

**Senator Graham:** Mr. Minister, one of the recommendations that came out of the pre-study in this committee was the deletion of the word "culture" from clause 7. That has since been debated in the other place. I understand we will be hearing from representatives of ACTRA later and that they are recommending the inclusion of the word "culture". Would you care to comment on that?

**Mr. Beatty:** Yes, gladly, senator. You will recall that there was discussion of this matter before this committee and it certainly was discussed in the House of Commons as well, both in committee and in the house itself. No one is more committed than I am to the survival and the fostering of

[Traduction]

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur le ministre, avant que nous ne passions aux questions du sénateur Graham, auriez-vous l'obligeance de présenter les représentants officiels de votre ministère qui vous accompagnent?

**M. Beatty:** Voici M. Paul Racine, que vous avez rencontré au moment où nous avons comparu, auparavant, devant votre comité.

**M. Paul Racine, sous-ministre adjoint, Politique des communications, Communications Canada:** Nous sommes également accompagnés de notre avocate, Mme Christine Evans, de M. Larry Shaw, directeur des Affaires réglementaires, de M. Mike Helm, directeur général, Politique des télécommunications, et de M. Hamilton, de la même direction générale.

**Le sénateur Graham:** Une proposition d'examen périodique tous les cinq ans devait être intégrée à la loi, et elle a été rejetée. Cet amendement me semblait censé, étant donné qu'il ne s'écoulerait pas encore un siècle avant que la loi ne soit révisée. Qu'en pensez-vous?

**M. Beatty:** Sénateur, j'ai discuté de cette question à la Chambre des communes. Tout d'abord, en vertu du règlement actuel de la Chambre des communes, les comités sont les seuls maîtres de leur destin. À n'importe quel moment, un comité des Communes peut décider qu'il désire étudier toute question relevant de sa compétence particulière.

Il nous semblait donc plus logique, plutôt que de prévoir un calendrier fixe exigeant que l'on procède, à la fin de cinq ans, pas nécessairement avant et certainement pas après, à ce genre d'examen, que les parlementaires eux-mêmes décident à quel moment il serait approprié de procéder à un tel examen. L'examen pourrait se tenir avant cela, il pourrait se tenir bien après cela. De fait, le gouvernement lui-même continuera de procéder à un examen du projet de loi pour s'assurer que ces dispositions continuent d'être censées et de traduire l'évolution de la situation.

**Le sénateur Graham:** Monsieur le ministre, une des recommandations qui est ressortie de l'étude préalable à laquelle a procédé notre comité consistait à éliminer le terme «culture» de l'article 7. Cette question a depuis été débattue à l'autre endroit. Je crois comprendre que nous entendrons des représentants de l'ACTRA plus tard, et que ces personnes recommandent que l'on inclue le terme «culture» dans le libellé. Voulez-vous nous faire part de votre opinion à cet égard?

**M. Beatty:** Oui, sénateur, avec plaisir. Vous vous rappellerez que cette question a été débattue devant votre comité, tout comme elle l'a certainement été à la Chambre des communes, aussi bien devant le comité que devant l'ensemble de la Chambre. Nul ne saurait être plus engagé que moi face à la



*[Text]*

Canadian culture. Indeed, there is no question that the telecommunications system in Canada is one tool that is used for dissemination of materials related to culture.

As you are aware, at the time this matter was before committee, concerns were expressed that inclusion of "culture" in the objective section would lead to the federal government infringing into an area where the provincial government is currently involved, that it would somehow undermine provincial jurisdiction. As indicated publicly at the time, such a claim was nonsense. It was nonsense both in terms of the intent of the government at the time and nonsense in terms of the effect that it would have on the bill.

However, in order to address the concerns raised at the provincial level, and by this committee, this recommendation was certainly accepted by the government. It was decided that it would be best to eliminate that reference. The discussion we had in the House of Commons came down to a fairly simple disagreement. There were those who argued that, for symbolic reasons, it was important to put the word "culture" in, and that people would read the deletion of the word "culture" as meaning that, somehow, the federal government did not care about whatever use could be made by the cultural community of Canada's telecommunications industry.

The central question for me, which I put to members of the committee and which they examined very carefully, was: Could they point to a single thing the federal government could do, if it had culture in that section, that it could not do if it were dropped? The answer to that question, Mr. Chairman, was that it would have no impact whatsoever in terms of what powers the federal government would have. It would in no way transfer the authority which the federal government has today to the provincial level, but it would give some reassurance to people who previously expressed concern that the federal government was attempting, through the telecommunications system, to displace the provincial role in culture. That then was the reason we felt the recommendation made by this committee made sense.

**Senator Graham:** For want of a better phrase, Mr. Chairman, I would like to refer to this question as the "haircut" question. Last year, before this committee, you responded to a question from me about whether the CRTC needed additional resources to deal with their new responsibilities. I have your response here which I would like to quote:

*[Traduction]*

survie et à la promotion de la culture canadienne. De fait, il ne fait aucun doute que le réseau de télécommunications au Canada est un outil qui est utilisé pour diffuser des données liées à la culture.

Comme vous le savez, au moment où cette question a été déferée au comité, on a fait part de certaines préoccupations suivant lesquelles l'inclusion du terme «culture» dans l'article sur les objectifs reviendrait à faire en sorte que le gouvernement fédéral empiète sur un secteur qui est actuellement de compétence provinciale, ce qui minerait, d'une certaine façon, les activités du provincial à cet égard. Comme on l'a fait valoir publiquement à l'époque, une telle allégation était ridicule. Elle était ridicule en ce qui concerne aussi bien l'intention du gouvernement à l'époque que les répercussions qu'elle pourrait avoir sur le projet de loi.

Toutefois, de façon à répondre aux préoccupations énoncées au palier provincial, et par votre comité, le gouvernement a assurément accepté cette recommandation. On a décidé qu'il serait préférable d'éliminer cette mention. La discussion qui s'est tenue à la Chambre des communes était ramenée à un simple désaccord. D'aucuns alléguaient que pour des raisons symboliques il était important de mentionner la culture, et que le public interpréterait la suppression du terme «culture» comme dénotant le fait que le gouvernement fédéral ne s'intéresse aucunement de l'utilisation que pourrait faire la communauté culturelle de l'industrie canadienne des télécommunications.

À mes yeux, la question centrale, comme je l'ai présentée aux membres du comité, qui l'ont étudiée très soigneusement, pouvait s'énoncer en ces termes: pouvait-on mettre le doigt sur une seule chose que pourrait faire le gouvernement fédéral, si l'on mentionnait la culture dans cet article, mais que ce dernier ne pourrait pas faire si le terme culture était éliminé? La réponse à cette question, monsieur le président, c'est que cela ne changerait absolument rien aux pouvoirs dont jouirait le gouvernement fédéral. Cela ne transférerait d'aucune façon le pouvoir dont jouit le gouvernement fédéral à l'heure actuelle dans les provinces, mais la suppression du terme rassurerait les personnes qui avaient dit précédemment craindre que le gouvernement fédéral n'essaie, par l'entremise du réseau de télécommunications, de supplanter le gouvernement provincial au chapitre de la culture. À l'époque, c'est la raison pour laquelle nous estimions que la recommandation formulée par votre comité était pleine de bon sens.

**Le sénateur Graham:** Faute d'une meilleure expression, monsieur le président, j'aimerais qualifier cette question de question «coupe de cheveux». L'année dernière, devant notre comité, vous avez répondu à une question que je vous posais: je vous demandais si le CRTC avait besoin de ressources additionnelles pour assumer ses nouvelles responsabilités. Vous avez répondu en ces termes:



[Text]

Asking any government agency whether it has enough resources to do the job is a bit like asking your barber whether you need a haircut. The answer is a foregone conclusion.

Given your important stature with regard to our Prime Minister Designate and her transition team, we have no doubt you will fill a very important role in the future government.

If you were the Minister of Finance, would you commit here today to making one of your top priorities in Ms Campbell's new government that of increasing the CRTC's resources so that it can properly fulfil the mandate given to it by the new legislation?

**Mr. Beatty:** Senator, first of all, I have had a longstanding ambition in my political career which is to have a long and successful political career without ever becoming Minister of Finance of Canada. That remains my ambition.

I remember when William Buckley was running for mayor of New York, somebody asked him, if he was elected mayor, what would he do first. His response was, "I will demand a recount." It is not bad advice for me, senator.

Suffice it to say that, in whatever capacity I am privileged to serve, whether it is serving coffee to my colleagues in cabinet or in my present capacity or in any other, I am very anxious to ensure that both our telecommunications industry is well served, and that our cultural community receives the support it deserves. I have been very privileged to serve in this portfolio. I was about to say that I would be perfectly happy to stay here for the rest of my days, but I do not want the Prime Minister Designate to feel that I am making a public plea for anything. I will serve her in whatever way she asks me to.

**The Chairman:** Thank you very much for taking the time out of your busy schedule to appear before this committee and for your very direct responses to our questions which is your habit.

**Mr. Beatty:** Thank you, senators, for your courtesy. I very much appreciate it.

**Senator Lawson:** I have one question. Are you really willing to serve coffee to cabinet?

**Mr. Beatty:** Yes, sir. They give very good tips and I need the extra money.

**The Chairman:** Mr. Ministers, do your officials understand that, while you in the other place voting, we will

[Traduction]

Le fait de demander à un organisme gouvernemental s'il a suffisamment de ressources pour faire le travail revient à demander à votre coiffeur si vous avez besoin d'une coupe de cheveux. La réponse est connue d'avance.

Étant donné tout le crédit dont vous jouissez aux yeux de notre premier ministre désigné et de son cabinet de transition, nous n'avons aucun doute que vous jouerez un rôle très important au sein du futur gouvernement.

Vous engageriez-vous, ici aujourd'hui, si vous étiez le ministre des Finances, à faire en sorte que l'une de vos principales priorités, dans le nouveau cabinet de Mme Campbell, soit d'accroître les ressources mises à la disposition du CRTC pour qu'il puisse s'acquitter adéquatement du mandat que lui confère la nouvelle loi?

**M. Beatty:** Sénateur, tout d'abord, je précise que je caresse une ambition de longue date dans ma carrière politique: connaître une carrière politique longue et fructueuse sans jamais devenir ministre des Finances du Canada. Cela demeure mon ambition.

Je me rappelle que quand William Buckley était candidat à la mairie de New York, quelqu'un lui a demandé quelle serait la première chose qu'il ferait s'il était élu maire. Il a répondu: «Je demanderais un recomptage.» Cela est, à mes yeux, sénateur un bon conseil à suivre.

Permettez-moi de vous dire que, quel que soit le titre auquel je pourrai offrir mes services, qu'il s'agisse de servir du café à mes collègues du cabinet, à titre de ministre ou à quelque autre titre, je m'efforcerai de veiller à ce que l'industrie des télécommunications reçoive de bons services et à ce que la communauté culturelle du Canada reçoive toute l'aide qu'elle mérite. J'ai été très privilégié de me voir confier ce portefeuille. J'étais sur le point de dire que je serais parfaitement heureux de demeurer dans ce ministère pour le reste de mes jours, mais je ne voudrais pas que le premier ministre désigné estime que je revendique quoi que ce soit publiquement. Je lui offrirai mes services à quelque égard que ce soit.

**Le président:** Merci beaucoup d'avoir pris le temps, malgré votre horaire chargé, de comparaître devant notre comité et d'avoir répondu très directement à nos questions, comme vous en avez l'habitude.

**M. Beatty:** Merci, sénateurs, de votre courtoisie. Je l'apprécie beaucoup.

**Le sénateur Lawson:** J'ai une question. Êtes-vous réellement disposé à servir du café à vos collègues du cabinet?

**M. Beatty:** Oui, monsieur. Ils donnent de très bons pourboires, et j'ai besoin d'argent.

**Le président:** Monsieur le ministre, vos représentants officiels comprennent-ils qu'en votre absence, pendant que

[Text]

continue with our study of Bill C-121, and that we may have some other questions for them?

**Mr. Beatty:** Absolutely. I am quite prepared to volunteer all of their time.

**The Chairman:** We will call Mr. Tom Ring and his officials back.

**Senator Perrault:** Mr. Chairman, as I stated in my remarks on second reading today, I believe this bill represents progress. It focuses on the very important and relevant question: What do we do in the event of an oil spill? We have seen more than enough disasters in the past ten years.

As far as it goes, this bill deserves support. What do we do in the event of a spill? What is the response? How do we build a response capability? Those are all very relevant questions. I do not want to rain on anyone's parade here, but the Auditor General of Canada said in the 1992 Brander-Smith report, and I quote from page 582:

The cabinet directed that a detailed response to the panel's recommendations be prepared by the end of 1991. As of mid-August 1992, the response had not yet been sent to Cabinet.

Why have we witnessed such a long delay in bringing this bill before parliamentarians? I understand that many groups needed to be consulted. Perhaps there is a perfectly valid reason. It seems to be a rather tardy response to an obvious need.

**Mr. Ring:** Senator, that is an important question to which I would like to respond in some detail.

Upon receipt of the panel's report and its recommendations in November of 1990 — the panel, as you probably know, made 107 recommendations — we established an implementation team of experts to examine the recommendations and their various details and implications. We found that, in fact, there were 217 different elements of the panel's recommendations. We set about to examine them from the point of view of their financial impact, their legal and legislative impacts, their policy impacts, and whether there were alternative ways of implementing the same effects without implementing precisely the recommendations to more efficiently achieve a goal.

[Traduction]

vous serez à l'autre endroit en train de voter, nous continuerons à étudier le projet de loi C-121 et qu'il est possible que nous leur adressions quelques autres questions?

**M. Beatty:** Certainement. Je suis très disposé à leur donner tout le temps dont ils ont besoin pour le faire.

**Le président:** Nous allons demander à M. Tom Ring et à ses collègues de revenir à la table.

**Le sénateur Perrault:** Monsieur le président, comme je l'ai déclaré dans le cadre de mes observations au sujet de la deuxième lecture aujourd'hui, je suis d'avis que ce projet de loi représente certains progrès. Il fait porter l'accent sur une question très importante et pertinente: que faisons-nous advenant un déversement d'hydrocarbures? Nous avons été témoins d'un nombre plus que suffisant de désastres au cours des dix dernières années.

À ce titre, le projet de loi mérite notre appui. Que faisons-nous en cas de déversement? De quelle façon réagissons-nous? Comment mettons-nous sur pied une équipe d'intervention? Voilà autant de questions fort pertinentes. Je ne veux pas jeter de l'eau froide sur l'enthousiasme de quiconque, mais dans le rapport Brander-Smith publié en 1992, le vérificateur général du Canada a déclaré, et je cite le texte de la page 582:

Le Cabinet a demandé qu'une réponse détaillée aux recommandations du comité soit préparée avant la fin de 1991. En date de la mi-août 1992, cette réponse n'a toujours pas été transmise au cabinet.

Pourquoi a-t-il fallu tant de temps avant que ce projet de loi ne se retrouve devant le Parlement? Je comprends qu'il fallait consulter de nombreux groupes. Peut-être y a-t-il une raison parfaitement valable. Il me semble s'agir d'une réponse plutôt tardive à un besoin évident.

**M. Ring:** Sénateur, il s'agit là d'une question importante à laquelle j'aimerais répondre en détail.

Dès réception du rapport du comité et de ses recommandations en novembre 1990 — comme vous le savez probablement, le comité a formulé 107 recommandations — nous avons constitué un groupe de spécialistes chargés de la mise en oeuvre qui devait étudier les recommandations et leurs détails ainsi que leurs répercussions. Nous avons découvert que les recommandations du comité avaient trait, en fait, à 217 éléments différents. Nous avons commencé à les étudier du point de vue de leurs répercussions financières, de leurs impacts juridiques et législatifs, de leurs incidences en matière de politique, et nous nous sommes demandés s'il existait d'autres façons d'obtenir les mêmes effets sans appliquer précisément les recommandations de façon à réaliser un objectif avec plus d'efficience.



*[Text]*

That examination took a period of time, as you might imagine, because it required consultations with environmental groups and industry groups which would be affected. The panel, which I think you know from Mr. Brander-Smith's testimony, thought that the cost of implementing the recommendations might well be in excess of \$1 billion, quite a tidy sum of money.

There was every intent then to start implementing the important recommendations. I think Mr. Ryan can give senators a good run-down of the work that went on with respect to double-hulling and the work that has been under way for a couple of years in that regard. There was an attempt to commence implementation of the very important recommendations, however, at the same time, there was a very thorough and comprehensive review of all of the Brander-Smith recommendations, if I can call them that.

In June of 1991, after a considerable portion of that review was completed, the government announced, through a Green Plan announcement, the expenditure of \$100 million to get funding started on a number of very important key recommendations in the areas of policy, prevention and response.

One of the key elements of that announcement was the announcement that amendments to the Canada Shipping Act would be developed in order to incorporate increases to levels of fines; broaden the sentencing provisions found in the Canada Shipping Act; allow Canada to accede to OPRC and the Salvage Convention, two very important international conventions; and as well, implement a private-sector response capability.

**Senator Perrault:** Which is precisely what we find in this bill.

**Mr. Ring:** That announcement was made in June of 1991, sir. Subsequent to that policy announcement of the government's intentions, consultations were undertaken as to what the provisions should be to give effect to that response organization. It was not, nor will it be, an inexpensive initiative. Estimates run in excess of \$100 million to implement the needed improvements, so there was a requirement to ensure that all the various groups were consulted as to how that might be implemented in a very efficient way.

The proposals were first tabled in February of 1992 and there was a period of some intensive discussions. We felt that if we tried to come forward with a legislative program without gathering some broad-based support for some of the specific

*[Traduction]*

Comme vous le pensez bien, cet examen a exigé un certain temps, puisqu'il fallait consulter des groupes environnementaux et les groupes d'industries qui seraient touchés. Le comité — et je crois que vous le savez d'après le témoignage de M. Brander-Smith, estimait que le coût lié à l'application des recommandations pourrait très bien dépasser un milliard de dollars, ce qui représente une jolie somme d'argent.

Le gouvernement avait bien l'intention, alors, de commencer à mettre en oeuvre les recommandations importantes. Je crois que M. Ryan peut donner aux sénateurs une bonne idée des travaux qui ont été accomplis en ce qui trait à la double coque et aux activités qui se sont poursuivies pendant quelques années à cet égard. On a essayé de mettre en oeuvre les recommandations très importantes, mais en même temps, on a procédé à un examen très approfondi et très exhaustif de toutes les recommandations Brander-Smith, si je peux les appeler ainsi.

En juin 1991, une fois qu'une part considérable de cet examen a été accomplie, le gouvernement a annoncé, dans le cadre d'un communiqué concernant un Plan Vert, la dépense de 100 millions de dollars en vue de financer un certain nombre de recommandations clés dans les secteurs de la politique, de la prévention et de l'intervention.

L'un des principaux éléments de cette annonce portait que l'on modifierait la Loi sur la marine marchande du Canada de façon à y intégrer une augmentation du montant des amendes, à élargir les dispositions de la loi concernant les peines imposées, à permettre au Canada de ratifier la Convention internationale de 1990 sur les mesures de préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures ainsi que la Convention internationale sur le sauvetage, deux conventions internationales fort importantes; en outre, on mettait en oeuvre une capacité d'intervention de la part du secteur privé.

**Le sénateur Perrault:** Et voilà précisément ce que nous trouvons dans le projet de loi.

**M. Ring:** Cette annonce a été faite en juin 1991, monsieur. À la suite de cet énoncé de principe des intentions du gouvernement, on a entrepris des consultations pour déterminer quelles devraient être les dispositions de façon à concrétiser cette organisation en matière d'intervention. À l'époque, l'initiative devait être onéreuse, et elle le sera. Selon les estimations, il coûtera plus de 100 millions de dollars pour mettre en oeuvre les améliorations nécessaires, de sorte qu'il était impératif de veiller à ce que tous les groupes soient consultés sur la façon de mettre le tout en oeuvre de façon très efficiente.

Les propositions ont d'abord été déposées en février 1992, et l'on a assisté ensuite à une période de discussions intenses. Nous jugions que, si nous tentions de présenter un programme législatif sans réunir un vaste ensemble d'éléments qui en



[Text]

technical and operational details, we would not be able to answer questions such as this when the legislation came forward. We felt that we needed to be able to have a complete understanding of the technical and operational details at the same time the legislation came forward. That was why the legislation was tabled in April of this year. That is an overview of how we have gotten to this point in time.

**Senator Perrault:** You stated in your helpful remarks earlier that this is only part of a comprehensive plan. Can you tell us when phase two of the plan will emerge? The bill before us, in the view of some of its critics, does not deal adequately with the challenge of preventing accidents in the first place. Do we have a phase two dealing more with the prevention of accidents in the first place?

**Mr. Ring:** I am not certain that I would describe it as a phase one, two or three. We would like to look at the public review panel report and its broad, sweeping recommendations as a blueprint for the various departments and agencies that are involved in preventing and responding to spills. The Department of the Environment, the Department of Fisheries and Oceans and the Coast Guard are the three principle agencies. The report and its recommendations represent a blueprint not a phase-one plan. It represents our marching orders on how we can improve the broad spectrum of prevention and response initiatives. This bill goes a long way towards putting in place the response capability that is required in Canada.

**Senator Perrault:** You have inferred, though, that we may expect more in the way of implementation. That is welcome news to all of us.

**Mr. Ring:** It is an ongoing process and I do not think it will stop.

**Senator Perrault:** You hinted there were certain budget considerations. There certainly are in every department these days. The Brander-Smith report represented, in essence, that the \$2-per-tonne charge on single-hull vessels sailing in Canadian waters be reduced on vessels that were single hulled but double-bottomed to 50 per cent of that charge; and that it be eliminated on double-hull vessels. We do not see the use of this kind of financial incentive in the legislation. That does not make a demand on the treasurer but it is a cost in the industry, so it may be worthwhile.

[Traduction]

appuierait certains des détails techniques et opérationnels, nous ne serions pas en mesure de répondre à ce genre de questions, une fois le programme mis de l'avant. À notre avis, nous devons pouvoir comprendre à fond les aspects techniques et opérationnels du texte législatif, une fois celui-ci adopté. C'est pourquoi nous l'avons déposé en avril de cette année. Ce sont là, en gros, les raisons pour lesquelles nous en sommes là.

**Le sénateur Perreault:** Vous avez affirmé plus tôt, au cours de votre intervention, qui n'a pas manqué de nous être utile, que cette disposition n'était qu'une partie d'un plan exhaustif. Quand débutera la phase deux du plan? Au départ, selon certains de ses détracteurs, le projet de loi à l'étude ne prévoit pas de dispositions adéquates en ce qui a trait à la prévention des accidents. Comporte-t-il seulement une phase deux qui serait plus axée sur la prévention des accidents?

**M. Ring:** Je me demande s'il serait approprié de diviser le projet de loi en phases un, deux et trois. Nous aimerions considérer le rapport du comité d'examen public et les recommandations vastes et générales qu'il contient comme un plan à l'intention des divers ministères et organismes qui participent à la prévention des déversements et qui interviennent lorsqu'ils se produisent. Les ministères de l'Environnement et des Pêches et Océans, ainsi que la Garde côtière sont les trois principaux organismes que ce problème préoccupe. Le rapport et les recommandations qu'il contient s'attachent à la structure d'un plan, plutôt qu'à l'application de sa première phase. Ils constituent les directives qui nous permettront d'améliorer le large éventail de mesures de prévention et d'intervention. Le projet de loi qui nous occupe contribuera grandement à la mise en place des mesures d'intervention essentielles au Canada.

**Le sénateur Perreault:** Vous avez toutefois laissé entendre que nous pourrions nous attendre à ce que l'on prenne davantage de mesures en ce qui a trait à la mise en place. Nous sommes tous heureux de l'apprendre.

**M. Ring:** La mise en place fait l'objet d'un processus continu, qui, à mon avis, ne s'arrêtera pas.

**Le sénateur Perreault:** Vous avez fait allusion à certaines considérations budgétaires. De nos jours, tous les ministères doivent certes tenir compte de ce genre de considérations. Dans le rapport Brander-Smith, on demandait essentiellement que l'on réduise de moitié les frais de 2 \$ par tonne imposés aux navires à coque simple qui naviguent en eaux canadiennes, lorsque ces navires sont dotés d'une double carène, et que l'on élimine ces frais pour les navires à double coque. Nous ne voyons pas l'utilité d'intégrer ce genre d'incitatif financier dans le projet de loi. Cette mesure, bien qu'elle n'impose aucune exigence au trésorier, représente des frais pour l'industrie; elle pourrait donc être valable.

**[Text]**

Is any consideration being made to this Brander-Smith recommendation about the \$2-per-tonne charge on the single-hull vessels?

**Mr. Ring:** I will try to be as brief as I can but if I get too extensive in my answer, please let me know.

When we received the panels' report and started our examination of the various recommendations, the recommendation of how to fund the various recommended improvements was principle among the issues we first had to tackle. The panel's report recommended a \$2-a-tonne levy. The coast guard prepared, in consultation with Environment Canada, a discussion paper that dealt with 10 broad areas in the panel's report as to how we might deal with the big issues as opposed to trying to deal with 217 different items.

First among these issues was how you pay for the various prevention and response initiatives that would be required. In our consultative processes with all of the affected stakeholders, the industry groups who were principally to pay for most of the improvements, they clearly told the government that if we established the standards that they were to achieve they would attain those standards without the use of a direct levy on the importation or exportation of oil or petroleum products. It came down to a policy question as to whether one used the avenue of the panel's recommendation of a direct levy or whether one established the standards and allowed the private sector forces to meet those standards.

**Senator Perrault:** Did they give you those assurances?

**Mr. Ring:** Yes they did. With respect to double hulls, Mr. Ryan can go into that in detail.

**Senator Perrault:** I should like to ask further questions on double-hulling, but I want to give way to another questioner.

**Senator Lawson:** One question I have is not covered here; but what is here in the two presentations from the witnesses is comforting to someone living on the west coast.

You made reference to the *Exxon Valdez* spill, an area of my concern. At the time that happened, Exxon was desperate to find any person who might be available to try to clean up the spill. I read with particular interest how they went into some of the native villages, villages that had a traditional way of life in the way they ran their communities. The young men were the hunters and the fishermen taking care of the older

**[Traduction]**

Tenez-vous compte de cette recommandation formulée dans le rapport Brander-Smith quant aux frais de 2 \$ par tonne imposés aux navires à coque simple?

**M. Ring:** J'essaierai de vous répondre le plus brièvement possible; cependant, n'hésitez pas à m'interrompre, si je m'étendais trop sur le sujet.

Lorsque nous avons reçu le rapport du comité et commencé à étudier les diverses recommandations qu'il contenait, c'est à la façon de financer les améliorations recommandées que nous avons d'abord dû nous attaquer. Dans son rapport, le comité recommandait de percevoir des frais de 2 \$ par tonne. Les représentants de la Garde côtière ont rédigé, en consultation avec ceux d'Environnement Canada, un document de discussion qui portait sur dix grands secteurs visés par le rapport du comité, et où ils nous suggéraient des façons de résoudre les grands problèmes, plutôt que de tenter de résoudre 217 questions.

Le premier de ces grands problèmes avait trait à la façon dont nous pourrions payer les diverses mesures de prévention et d'intervention essentielles. Durant nos consultations avec l'ensemble des intervenants touchés, soit les groupes industriels qui devaient payer la majorité des frais entraînés par les améliorations, ceux-ci nous ont clairement affirmé que si le gouvernement établissait les normes qu'ils devraient respecter ils s'y conformeraient sans que l'on n'impose de frais directs sur l'importation et l'exportation d'hydrocarbures et de produits pétroliers. Le problème se résumait à une question de politiques: il s'agissait de déterminer si l'on devait suivre la recommandation du comité et imposer des frais directs ou établir les normes et autoriser les forces du secteur privé à s'y conformer.

**Le sénateur Perreault:** Vous ont-ils donné ces assurances?

**M. Ring:** Oui, ils nous les ont données en ce qui a trait aux navires à double coque. M. Ryan peut vous en parler de façon détaillée.

**Le sénateur Perreault:** J'aurais d'autres questions à poser au sujet des navires à double coque, mais je préfère laisser quelqu'un d'autre vous poser ces questions.

**Le sénateur Lawson:** J'aimerais poser une question qui n'est pas abordée dans le document que nous avons en main; toutefois, les remarques que l'on trouve dans les deux mémoires présentés par les témoins sont réconfortantes pour un résident de la côte ouest.

Vous avez fait allusion à une question qui me préoccupe: le déversement de l'*Exxon Valdez*. À l'époque de cette catastrophe, Exxon recherchait désespérément quelqu'un qui serait en mesure de nettoyer les dégâts. J'ai été particulièrement intéressé par certains articles où l'on relatait que les représentants d'Exxon s'étaient rendus dans certains villages autochtones, où les dirigeants administraient la collectivité selon une



[Text]

people, and so on. Exxon came to the native villages to seek out those people who obviously had great concern for the environment and who had special skills. These young men were put to work and were paid huge amounts of money to do this clean up.

After it was over — and here I am talking about one year later — one of the American agencies went into the same communities assess the impact of what had happened. As they talked to the people of the village, they found that alcoholism was at an astronomical rate. They interviewed some of the older members of the tribe who told them that the fishing and hunting season was over and that the traditional way of hunting and fishing to take care of the seniors had not been attended to. They were desperate and bemoaning the loss of their way of life.

In all these provisions is there some follow up to deal with the human concerns and misery that is left after one of these environmental spills?

**Mr. Ring:** There are mechanisms, yes, for ensuring that the complete range of impacts that happen, both during and after an oil spill, are assessed and determined in order to permit government agencies, both federally and provincially to fully understand the impacts and implications an oil spill has both on the environment and on the social fabric.

**Senator Lawson:** Yes.

**Mr. Ring:** The reason for my hesitation is that I do not think you would find the provisions legislatively incorporated in Bill C-121, but there are numerous mechanisms for ensuring that those kinds of examinations are done on an ongoing basis. We, for example, in the coast guard perform an after-spill review. After the spill has been cleaned up we assess the various impacts and implications that the spill has had on that particular area. It would certainly include any of the social problems or ancillary or side impacts that occurred as a result of the spill.

It is important to note, not only with respect to the *Exxon Valdez* but also on Vancouver Island with the *Nestucca* spill, there was a great deal of involvement by native communities in assisting the government in those clean-up operations. I should like to point out that, through the *Nestucca* spill incident we now have better lines of communication with native groups with respect to their involvement in spill response.

[Traduction]

méthode adaptée à leur mode de vie traditionnel. Les jeunes hommes étaient des chasseurs et des pêcheurs qui prenaient soin des aînés, etc. Les représentants d'Exxon sont allés chercher les habitants de ces villages autochtones qui, manifestement, étaient très préoccupés par l'environnement et dotés de compétences particulières. On a mis ces jeunes hommes à la tâche, et on les a payés grassement pour nettoyer les dégâts.

Une fois l'opération nettoyage terminée — c'est-à-dire environ un an plus tard — des représentants de l'un des organismes américains sont allés évaluer les conséquences de l'incident dans ces mêmes collectivités. Au cours de leurs conversations avec les habitants des villages, ils ont appris que l'alcoolisme atteignait un taux astronomique. Ils ont rencontré certains des aînés des tribus, qui leur ont affirmé que les saisons de chasse et de pêche étaient terminées et que la méthode traditionnelle, selon laquelle les chasseurs et les pêcheurs devaient prendre soin des aînés n'avait pas été respectée. Désespérés, ils déploraient la perte de leur mode de vie.

Ces dispositions prévoient-elles un suivi quelconque qui permettrait d'atténuer la détresse et les préoccupations humaines qu'entraînent ces marées noires?

**M. Ring:** Oui, on dispose de certains mécanismes qui garantissent l'évaluation et la détermination de la gamme complète des conséquences qui surviennent, tant durant qu'après un déversement, de façon à permettre aux organismes gouvernementaux fédéraux et provinciaux de comprendre à fond les répercussions de ces catastrophes sur l'environnement et sur le tissu social.

**Le sénateur Lawson:** Oui.

**M. Ring:** Si j'hésite, c'est parce que je ne crois pas que l'on trouve des dispositions à cet égard incorporées en bonne et due forme au projet de loi C-121; cependant, on dispose de nombreux mécanismes qui garantissent que ce genre d'examen est effectué de façon continue. Par exemple, à la Garde côtière, nous effectuons des études après les déversements. Une fois les dégâts nettoyés, nous évaluons les diverses conséquences et répercussions du déversement sur la région touchée. Cette étude comprendrait sûrement tout problème social ou toute conséquence secondaire susceptible de découler du déversement.

Il faut souligner la contribution importante des collectivités autochtones, qui ont participé aux opérations de nettoyage du gouvernement, non seulement dans le cas de l'*Exxon Valdez*, mais aussi dans celui du *Nestucca* au large de l'île de Vancouver. Je tiens à souligner que l'incident du *Nestucca* nous a permis d'établir de meilleures lignes de communication avec les groupes autochtones en ce qui a trait à leur participation aux interventions en cas de déversement.



[Text]

We have ongoing communications with some of the native tribal councils on Vancouver Island. Those lines of communication and having pre-established plans all provide mechanisms that permit us to ensure that we not only address the immediate environmental impact of cleaning up the oil but ensure that we have covered the full range of impacts and implications resulting from a spill.

**Senator Lawson:** Is this a Coast Guard responsibility or an environmental responsibility? Which agency has the responsibility?

**Mr. Ring:** The most direct answer is that it is a joint responsibility. We do not like to think of us responding to oil spills because it is a Coast Guard responsibility or a Department of Fisheries and Oceans, or Environment Canada responsibility. It is a partnership approach to business. We are all in it together. It includes not only the government agencies but also municipalities, local interest groups, environmental groups and the polluter who will pay.

**Senator Lawson:** I asked that question because during the American response to the *Exxon Valdez* situation part of the delay and part of the huge damage as a result was because of the quarrel about jurisdiction as to who had responsibility. No one assumed responsibility.

**Mr. Ring:** I understand that clearly. One of the key provisions of Bill C-121 is to ensure that does not happen in Canada.

**Ms Moffatt:** You are right with respect to the kinds of psychological and sociological effects on people who have experienced an oil spill in their environment. One of the most important ways of addressing that is to empower the people who are affected to become involved. The natives from the west coast of Vancouver Island, the *Nuu Chah Nulth* tribe were very much involved, and we still work closely with them. In fact, one of their sayings — which you may have read and people may very well be familiar with — is: "When the tide goes out the table is set". The environment is very important to them. By working closely with them we are more sensitive to their concerns.

**Senator Forrestall:** I wish to ask about the risk analysis study and whether that has been completed. If it has, has it been reflected in this bill?

**Mr. Ring:** Which particular risk analysis are you referring to?

[Traduction]

Nous maintenons des communications continues avec certains conseils tribaux de l'île de Vancouver. Ces lignes de communication et les plans préétablis dont nous disposons nous fournissent des mécanismes qui nous permettent de veiller non seulement à nettoyer les dégâts immédiatement après un désastre gouvernemental, mais aussi à prévoir la gamme complète des conséquences et des répercussions d'un déversement.

**Le sénateur Lawson:** S'agit-il là d'une responsabilité de la Garde côtière ou des organismes gouvernementaux? À quel organisme cette responsabilité incombe-t-elle?

**M. Ring:** Je vous dirais simplement qu'il s'agit là d'une responsabilité conjointe. Nous n'aimons pas croire que nous devons intervenir lorsque survient un déversement de pétrole simplement parce que cette responsabilité incombe à la Garde côtière, au ministère des Pêches et des Océans, ou encore à l'Environnement Canada. Nous devons intervenir en partenariat. C'est un problème qui nous touche tous. Non seulement touche-t-il les organismes gouvernementaux, mais il touche aussi les municipalités, les groupes d'intérêt locaux, les groupes environnementaux et les pollueurs, qui devront en assumer les frais.

**Le sénateur Lawson:** J'ai posé cette question parce que le retard de l'intervention des Américains lors de la catastrophe de l'*Exxon Valdez*, de même que les dégâts énormes qu'elle a entraînés, étaient en partie attribuables aux différends quant à la détermination de l'administration responsable. Personne n'a pris la responsabilité de cette affaire.

**M. Ring:** Je comprends très bien. L'une des dispositions clés du projet de loi C-121 garantit que cette situation ne se produira pas au Canada.

**Mme Moffatt:** Vous avez raison quant aux types de répercussions psychologiques et sociologiques que subissent les résidents d'une région touchée par un déversement d'hydrocarbures. Le fait d'habiliter ceux-ci à participer aux opérations représente l'un des moyens les plus importants de résoudre ce problème. Les autochtones de la côte ouest de l'île de Vancouver, c'est-à-dire la tribu *Nuu Chah Nulth*, ont grandement participé au nettoyage, et nous collaborons toujours étroitement avec eux. De fait, selon l'un de leurs dictons — vous l'avez peut-être déjà lu quelque part; certains le connaissent très bien — «lorsque la marée se retire, la table est mise». L'environnement est très important pour les autochtones. Lorsque nous collaborons étroitement avec eux, nous devenons plus sensibilisés à leurs préoccupations.

**Le sénateur Forrestall:** J'aimerais savoir si on a terminé l'analyse des risques. Si c'est le cas, ces résultats se reflètent-ils dans le projet de loi?

**M. Ring:** À quelle analyse de risques particulière faites-vous allusion?

[Text]

**Senator Forrestall:** How many did you do?

**Mr. Ring:** We have done risk analyses in three different areas. They are in various stages of completion. One deals with all waters except for the Great Lakes; one with the Great Lakes; and one deals separately with the Arctic Circle.

**Senator Forrestall:** Were these all farmed out or done in-house?

**Mr. Ring:** No, they were all done by consultants.

**Senator Forrestall:** Different consultants?

**Mr. Ring:** For the Great Lakes and the other areas it was one consultant, but two different sub-contractors did pieces of the work. With respect to the Arctic I am not sure of the answer, but I could find out for you.

**Senator Forrestall:** When do you expect them to be completed?

**Mr. Ring:** The main one has been completed. The Great Lakes one is expected to be completed shortly. I cannot answer the question with respect to the Arctic but I can find out the answer for you.

**Senator Forrestall:** There is no question that you are going to implement this. I am very much in favour of it, there is no question about that. However, you will do so without the benefit of those studies, which leads me to ask you one or two questions about the 10,000 tonne limit as opposed to something more realistic. First, are we prepared, should the risk analyses suggest it, to adjust the legislation?

**Mr. Ring:** The 10,000 tonne level came about as a result of a panel recommendation, and it was accepted by the government and by all of the industry groups who would be paying for this spill response capability to be put in place.

The main risk analysis, which is complete, found nothing that would suggest that the 10,000 tonne figure was invalid. However, I would add a caution that risk analyses can often contain unreliable statistical information, particularly if there is no broad, statistical base to draw from. The risk analysis used a statistical base that was fairly limited with respect to Canada but it was a bit more extensive worldwide. It found that the 10,000-tonne figure and the 25,000-tonne figure for national spills were valid indicators and valid levels of spill response to plan for.

[Traduction]

**Le sénateur Forrestall:** Combien en avez-vous effectuées?

**M. Ring:** Nous avons réalisé une analyse de risques dans trois régions. Certaines sont plus avancées que d'autres. L'une d'elles touche les eaux canadiennes, sauf les Grands Lacs; une autre s'attache aux Grands Lacs, et la dernière est consacrée au cercle arctique.

**Le sénateur Forrestall:** Ces analyses sont-elles entièrement réalisées par des entrepreneurs? Ont-elles été confiées aux services internes?

**M. Ring:** Non, elles ont toutes été effectuées par des experts-conseils.

**Le sénateur Forrestall:** Des experts-conseils différents?

**M. Ring:** Les analyses relatives aux Grands Lacs et aux autres régions ont été réalisées par le même expert-conseil; toutefois, deux sous-traitants ont effectué une partie des travaux. Je ne peux répondre avec certitude quant à l'analyse consacrée au cercle arctique, mais je pourrais vous obtenir la réponse.

**Le sénateur Forrestall:** Quand croyez-vous que ces analyses seront terminées?

**M. Ring:** La plus importante est terminée. Celle qui porte sur les Grands Lacs devrait être terminée sous peu. J'ignore où en est celle qui touche le cercle Arctique, mais je peux me renseigner.

**Le sénateur Forrestall:** Il ne fait aucun doute que vous appliquerez le projet de loi. J'y suis certes très favorable. Cependant, vous l'appliquerez sans profiter des résultats de ces analyses, ce qui me porte à vous poser une ou deux questions quant à l'imposition d'une limite de 10 000 tonnes, plutôt qu'une quantité plus réaliste. Tout d'abord, sommes-nous prêts — advenant le cas où cette mesure serait recommandée à la suite des analyses de risque — à adapter le projet de loi?

**M. Ring:** C'est à la suite d'une recommandation du comité que nous avons fixé la limite de 10 000 tonnes, limite qui a été approuvée par le gouvernement et par l'ensemble des groupes industriels, qui devraient payer les frais liés à la mise en place de ces mesures d'intervention en cas de déversement.

Les résultats de la principale analyse de risque, qui est terminée, n'ont nullement porté à croire que la limite de 10 000 tonnes n'était pas valable. J'ajoute cependant une mise en garde: les analyses de risques peuvent souvent contenir des statistiques auxquelles on ne peut se fier, particulièrement si elles ne s'appuient sur aucune base statistique étendue. L'analyse de risque était fondée sur une base statistique relativement restreinte pour ce qui est du Canada, mais légèrement plus exhaustive à l'échelle mondiale. Elle a révélé que le chiffre de 10 000 tonnes et de 25 000 tonnes, pour les déversements nationaux, constituaient des indicateurs valides, pour lesquels il était valable de prévoir une intervention.



[Text]

With respect to the Great Lakes, the difficulty there is that risk is a function of probability versus impact. The probabilities can be assessed mathematically and numerically but the result is a numerical and mathematical model.

The coast guard approach to that particular issue is: Will there will be a 10,000-tonne spill? The panel found that could happen once every 15 years. They also found that a 25,000-tonne spill would occur once every 43 years. Our approach to that is there will be that level of spill and we must be prepared for it. The risk analysis that was conducted found nothing to suggest we should not proceed with implementing spill response to that level of capability; and all of the industry groups we consulted, and who will pay for this, also supported those levels.

**Senator Forrestall:** Have we abandoned a general principle that I thought had attached itself to this debate, namely, that the cost should be relative to the risk? I doubt if there are very many vessels on the Great Lakes that large. Indeed, I believe that even applies to vessels on the west coast where Senators Lawson and Perrault come from.

It may be that we should be asking the United States to refine its crude oil at source and to carry nothing but processed product that will dissipate and evaporate with no serious long-term environmental ramifications.

On the subjects of the Great Lakes for just a moment, is there a real danger of a spill in that area? How many vessels on the lakes are that large?

**Mr. Ring:** I cannot give you the specifics with respect to the tankers, but, in round terms, 20.

**Senator Forrestall:** Approximately 20?

**Mr. Ring:** To specifically answer your question, there is a difference between the planning level for slow response capability in the legislation, and how much is paid in accordance with the risk. The level of planning is 10,000 tonnes. How much is paid will be determined by the risk. That is something the private sector organizations that are putting this into place have to determine themselves.

**Senator Forrestall:** The accident risk is the same for a 5,000-, 2,500- or 1,500- tonne vessel as it is for an 8,000-, 10,000- or 15,000-tonne vessel. I want to be realistic; I do not want us pricing people out of business.

[Traduction]

En ce qui a trait aux Grands Lacs, c'est le fait que le risque tient compte du rapport entre les probabilités et les conséquences qui pose problème. Même si l'on peut évaluer les probabilités mathématiquement et numériquement, le résultat se traduit par un modèle numérique et mathématique.

La Garde côtière s'attaque à ce problème particulier en se posant la question suivante: un déversement de 10 000 tonnes est-il possible? Le comité a déterminé que ce genre de déversement pouvait survenir une fois tous les 15 ans. Il a également établi qu'un déversement de 25 000 tonnes pouvait survenir une fois tous les 43 ans. Étant donné ces probabilités, nous présumons que ce genre de déversement surviendra, de sorte que nous devons être prêts à y réagir. L'analyse de risques ne nous a nullement porté à croire que nous ne devrions pas mettre en place de mesures d'intervention pour des déversements de cette envergure; en outre, tous les groupes industriels que nous avons consultés, et qui devront payer les frais liés à ces travaux, nous ont appuyés sur ce plan.

**Le sénateur Forrestall:** Avons-nous abandonné un principe général que je croyais lié à notre débat, et selon lequel les frais devraient être proportionnels aux risques? Je doute que les bâtiments de cette taille soient très nombreux à naviguer sur les Grands Lacs. De fait, je crois qu'il en est de même des navires qui sillonnent la côte ouest, région représentée par les sénateurs Lawson et Perreault.

Nous devons peut-être demander aux producteurs américains de raffiner leur brut à la source et de ne transporter que des produits transformés qui se diffuseront et s'évaporeront sans que l'environnement n'en subisse de conséquences graves à long terme.

J'aimerais m'attarder un instant à la question des Grands Lacs; existe-t-il un danger réel de déversement dans cette région? Combien de navires de cette taille naviguent dans les lacs?

**M. Ring:** Je ne peux vous fournir de précisions au sujet des citernes, mais je dirais qu'il y en a à peu près 20.

**Le sénateur Forrestall:** Environ 20?

**M. Ring:** Pour répondre précisément à votre question, je dirais qu'il y a une différence entre la planification des mesures d'intervention lentes prévues dans le projet de loi et le rapport entre les coûts de l'intervention et le risque. On a prévu une intervention pour un déversement de 10 000 tonnes. C'est le risque qui déterminera le coût de l'opération. Ce sont les organismes privés qui mettent ces mesures en place qui devront le déterminer eux-mêmes.

**Le sénateur Forrestall:** Le risque d'accident est le même, qu'il s'agisse d'un navire de 5 000, de 2 500 ou de 1 500 tonnes ou d'un bâtiment de 8 000, 10 000 ou de 15 000 tonnes. Je tiens à être réaliste; je ne veux pas fixer des prix si haut que les exploitants feront faillite.



[Text]

You say we have about 20 vessels on the Great Lakes. Are these in the Canadian registry?

**Mr. Ring:** Yes.

**Senator Forrestall:** Do they meet Canadian standards?

**Mr. Ken Ryan, Senior Surveyor, Plan Approval, Electrical Machinery, Transport Canada:** The number of ships in the Canadian registry working on the Great Lakes would be slightly below 20. Most of them are operated by two major tanker companies, Canadian flag units. There are additional tankers operating from the American registry. However, the size will be small by world-class standards because of draft restrictions, and so on, on the St. Lawrence Seaway system.

**Senator Forrestall:** I am pleased to hear that we have 20 vessels up there manned by Canadian crews. We only have one in the Arctic.

**Mr. Ryan:** Again, if you are talking dedicated ships, senator, most Canadian tankers work various areas of the country at various times of the year. Several Canadian flag ships will operate in the Arctic Sealift Program in the summer months. These ships would also trade into the U.S. via the Great Lakes.

We do not have too many dedicated vessels. The *MV Arctic* was purpose-built to carry iron ore from a northern Arctic mine and it was subsequently converted to carry oil from producing wells in the Arctic.

**Senator Forrestall:** How many tonnes is she?

**Mr. Ryan:** She is in the order of 35,000 tonnes dead weight.

**Senator Forrestall:** The risk analysis study for the Great Lakes is not ready and neither is the study for the west coast. The same applies to the east coast study. Am I correct in assuming you do not attach too much importance to them?

**Mr. Ring:** No, senator, that is not precisely correct. The risk analysis for the west coast and the east coast is in fact completed. The risk analysis for the Great Lakes is essentially complete.

**Senator Forrestall:** Are they public documents?

**Mr. Ring:** Yes, sir.

**Senator Forrestall:** I am pleased to hear that.

[Traduction]

Vous avez dit que l'on comptait environ 20 navires sur les Grands Lacs. Leur nom figure-t-il dans le registre canadien?

**M. Ring:** Oui.

**Le sénateur Forrestall:** Répondent-ils aux normes canadiennes?

**M. Ken Ryan, expert maritime supérieur, Approbation de plans électricité et des machines, Transports Canada:** Le registre canadien contient un peu moins de 20 noms de navires qui naviguent dans les eaux des Grands Lacs. La plupart sont administrés par deux grandes sociétés de pétroliers battant pavillon canadien. On trouve également dans ces eaux des navires-citernes inscrits aux registres américains. Ces navires sont toutefois petits par rapport aux normes mondiales, étant donné les restrictions imposées aux tirant d'eau pour les navires qui empruntent la voie maritime du Saint-Laurent, et cetera.

**Le sénateur Forrestall:** Je suis heureux d'apprendre que l'on compte 20 navires dotés d'équipage canadien dans les Grands Lacs. Nous n'en comptons qu'un seul dans l'Arctique.

**M. Ryan:** Sénateur, encore une fois, si vous parlez de navires expressément affectés à des régions précises, la plupart des navires-citernes canadiens sont affectés à diverses régions du pays à diverses époques de l'année. Plusieurs navires battant pavillon canadien participent au programme de ravitaillement par bateau durant l'été. Ils se rendent également aux États-Unis en passant par les Grands Lacs.

Peu de nos navires sont conçus à des fins précises. Le *MV Arctique*, qui avait été construit expressément pour le transport de minerai de fer depuis une mine située dans le nord de l'Arctique, a été adapté pour le transport de pétrole provenant de puits de production de la même région.

**Le sénateur Forrestall:** Quel est son tonnage?

**M. Ryan:** Il s'établit à quelque 35 000 tonnes.

**Le sénateur Forrestall:** L'analyse de risque effectuée pour les Grands Lacs n'est pas prête, pas plus que celle qui porte sur les eaux de la côte ouest. Il en est de même de l'analyse relative à la côte est. Ai-je raison de présumer que vous ne leur accordez pas trop d'importance?

**M. Ring:** Non, sénateur, vous êtes dans l'erreur. De fait, les analyses de risques effectuées pour les eaux de la côte ouest et de la côte est sont terminées. L'analyse relative aux Grands Lacs est essentiellement terminée.

**Le sénateur Forrestall:** Sont-elles publiques?

**M. Ring:** Oui, monsieur.

**Le sénateur Forrestall:** Je suis heureux de l'apprendre.

[Text]

How do we realistically expect anyone to pay a \$1-million fine personally? If we want these people to go to jail, why do we not just say so?

**Mr. Ring:** I do not know, senator, that I have the expertise to answer that question.

**Senator Perrault:** It is a nice round figure.

**Mr. Ring:** It is a figure found in other pieces of legislation.

**Mr. Mark Gauthier, Counsel, Transport Canada:** First, clearly, these fines are not minimum fines; they are maximum fines. Yes, they are borrowed from other legislation, for example, from the Fisheries Act and the Canadian Environmental Protection Act, which come under the mandate of the DOE.

In our view, the penalties send a proper signal that the act of polluting is a serious matter. Frankly, as is always the case, it is up to the courts to impose them. If a large shipowner can afford somewhere close to \$1 million, fine. Most likely, the courts would not seek to impose fines of that nature on those who cannot afford to pay.

**Senator MacDonald:** In the event of a spill, who is the lead agency? Who is the lead department?

**Mr. Ring:** With respect to a spill from a ship, sir, it is the Coast Guard.

**Senator MacDonald:** In Ms Moffatt's testimony, she says:

The main role of Environment Canada during a ship-source oil spill is to provide the on-scene commander with environmental advice.

Are there any Red Adairs in the oil spill business? If there were five on-scene commanders with training, they would not need Ms Moffatt's advice. They would be trained.

You use such expressions as, "sensitivities of the areas impacted"; "priorities for containment and cleanup"; "recommendations for countermeasure options and cleanup methodologies"; "oceanographic and meteorologic forecasts and evaluations"; and "estimates of resource impacts as well as spill modelling and forecasting spill trajectories".

Do you go to school to learn this? Do you not just call someone who knows what he or she is doing and say, "Joe, get out there, there's a spill"?

[Traduction]

Comment pourrions-nous logiquement demander à qui que ce soit de payer une amende de un million de dollars de sa poche? Si nous souhaitons envoyer ces personnes en prison, nous n'avons qu'à le dire.

**M. Ring:** Sénateur, je ne crois pas posséder les connaissances spécialisées voulues pour répondre à cette question.

**Le sénateur Perreault:** C'est un beau chiffre rond.

**M. Ring:** C'est un chiffre que nous retrouvons dans d'autres textes législatifs.

**M. Mark Gauthier, avocat, Transports Canada:** Tout d'abord, il s'agit manifestement non pas d'amendes minimales, mais d'amendes maximales. Elles ont, de fait, été empruntées à d'autres textes législatifs, notamment la Loi sur les pêches et la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, qui relèvent du ministère de l'Environnement.

À notre avis, elles signifient clairement que le fait de polluer constitue une infraction grave. Honnêtement, comme c'est toujours le cas, il revient aux tribunaux de les infliger. Si un gros propriétaire de navires peut se permettre une amende de près de un million de dollars, eh bien, soit. Il est fort probable que les tribunaux ne chercheront pas à infliger ce genre d'amendes à ceux qui ne peuvent la payer.

**Le sénateur MacDonald:** En cas de déversement, quel est le principal organisme chargé d'intervenir? Quel est le principal ministère concerné?

**M. Ring:** Monsieur, si c'est un navire qui est à l'origine du déversement, la responsabilité principale revient à la Garde côtière.

**Le sénateur MacDonald:** Dans son témoignage, Mme Moffatt affirme ce qui suit:

Le rôle principal d'Environnement Canada pendant un déversement d'hydrocarbures causé par un navire est de donner au directeur de l'intervention des conseils sur l'environnement [...]

Trouve-t-on des Red Adair dans le domaine des déversements d'hydrocarbures? Si cinq directeurs compétents étaient chargés d'intervenir sur les lieux, ils n'auraient pas besoin des conseils de Mme Moffatt. Ils auraient reçu la formation adéquate.

Vous utilisez diverses expressions, notamment «vulnérabilité des régions touchées», «priorités en matière de confinement et de nettoyage», «recommandations de techniques d'intervention et de nettoyage», «prévisions et évaluations océanographiques et météorologiques», «évaluation des impacts sur les ressources» et «modélisations du déversement et prévisions des trajectoires des déversements».

Faut-il aller à l'école pour apprendre ce jargon? Ne suffit-il pas d'appeler un spécialiste et de lui demander de venir sur les lieux du déversement?



[Text]

**Mr. Ring:** I will address the first part of the question senator and then ask Ms Moffatt to continue on.

I think, perhaps, your question is directed toward catastrophic spills. However, we respond to spills of everything from a few gallons up to the largest spill that could occur, right across the country, 24 hours a day. Therefore, just by the nature of the expanse, it requires us to have literally hundreds of people who are trained to perform up to certain levels. When they go beyond a certain level, then you have a lesser group of people from whom you would call.

With the very large spills you are quite correct in that you would be looking for those one or two individuals who would have the special characteristics necessary to manage and organize a such a spill. A spill of, let us say, 10,000 tonnes, would be an enormous event. At such a spill, for instance, it is likely that, overnight, a media centre would spring up with 300 people in it. Just managing that would be an enormous struggle.

A lot of organization is required to manage such a spill and there are only a few people with the requisite organizational and technical skills to manage it. The environmental knowledge, expertise and advice comes from our colleagues in Environment Canada.

I would ask Ms Moffatt to continue.

**Ms Moffatt:** Senator MacDonald, you asked who the on-scene commander would be. There is one on-scene commander represented by the lead agency, which is the Coast Guard. That individual is the one on whom we focus our environmental advice.

As I explained, our regional environmental emergency team is made up of individuals with all the expertise you just mentioned. There are a number of very positive features with this kind of structure in the REET team. The environmental issues group comes together. They look at the impact of the spill. You can plan for general spills, but every spill is different with respect to the type of product and where it is. You have to very quickly get the information together and be able to tell the on-scene commander where the priorities for clean-up are, based on environmental sensitivities, including human use.

REET is a very flexible concept. In fact, the United States Coast Guard and environmental agencies do not have this kind

[Traduction]

**M. Ring:** Sénateur, je répondrai à la première partie de votre question, puis je céderai la parole à Mme Moffatt.

À mon avis, votre question porte sur les déversements catastrophiques. Nous intervenons cependant en cas de déversement, quelle qu'en soit l'ampleur, depuis les fuites de quelques gallons jusqu'aux immenses nappes d'hydrocarbures, et ce d'un bout à l'autre du pays, 24 heures sur 24. Par conséquent, en raison de la nature du déversement, nous devons littéralement disposer de centaines de personnes compétentes qui puissent intervenir jusqu'à un certain point. Lorsque les travaux excèdent leurs compétences, nous pouvons faire appel aux services d'un bassin plus restreint de spécialistes.

En ce qui a trait aux déversements très volumineux, vous avez tout à fait raison: nous devons faire appel aux très rares spécialistes dotés des caractéristiques particulières essentielles à la gestion et à l'organisation des travaux exigés par ce genre de déversement. Un déversement de, disons 10 000 tonnes, constituerait un événement colossal. Par exemple, dans le cas de ce genre de déversement, on mettrait probablement en place, du jour au lendemain, un centre de médias dotés d'un effectif de 300 personnes. La seule gestion de ce centre poserait des problèmes énormes.

Seule une poignée de personnes possède les compétences organisationnelles et techniques nécessaires à la gestion de ce genre de déversement, gestion qui exige beaucoup de planification. Nos connaissances spécialisées et nos conseils liés à l'environnement nous viennent de nos collègues d'Environnement Canada.

Je cède maintenant la parole à Mme Moffatt.

**Mme Moffatt:** Sénateur MacDonald, vous avez demandé qui serait le directeur d'intervention. Il y a un directeur d'intervention représenté par l'organisme principal, soit la Garde côtière. Le directeur est celui à qui nous adressons nos conseils en matière d'environnement.

Comme je l'ai expliqué, notre équipe régionale d'intervention d'urgence est composée de personnes dotées de toutes les connaissances spécialisées que vous venez de mentionner. Ce genre de structures comporte un certain nombre d'aspects très positifs. Tous les membres du groupe chargé des problèmes environnementaux interviennent ensemble. Ils étudient les conséquences du déversement. Bien que l'on puisse prévoir les déversements en général, chacun est différent en ce qui a trait aux produits déversés et à l'endroit où il survient. L'équipe doit réunir les renseignements très rapidement pour pouvoir préciser au directeur d'intervention quels endroits doivent être nettoyés en priorité, selon les vulnérabilités environnementales, y compris la consommation par les humains.

L'Équipe régionale des interventions d'urgence (ERIU) se fonde sur une notion très souple. De fait, la Garde côtière et les



[Text]

of structure. They have seen how it works in Canada and they are trying it out on the east coast.

Although responding to spills is a very complex problem and challenge, what is important is to put the organization in place so it can immediately launch into dealing with the problem of the spill.

**Senator MacDonald:** When was the last reasonably major spill in Canada or on a Canadian coast with which you dealt?

**Mr. Ring:** It was in 1978 involving the *Kurdistan*. I would have considered the *Nestucca* spill, which happened three or four years ago, to be a major spill. In terms of thousands of tonnes of pollutant, it was *Kurdistan* in 1978.

**Senator MacDonald:** Were you satisfied with the way that was handled? Will anything in this particular bill improve the way you would handle such a spill?

**Mr. Ring:** I think there have been numerous improvements, not only with respect to this bill but other improvements which have taken place since 1978. As I mentioned earlier, the process of improving our capability in responding to spills is an ongoing business. We never stop. Every incident results in an after-action report and recommendations for improvements.

**Senator Perrault:** Earlier, we were told a rather frightening figure. It was that every 43 years we may expect a major oil spill in Canadian waters. I am interested in the information that was fed into the computer in the first instance which resulted in that kind of print-out.

The reason I am interested is this: Mr. Brander-Smith recommended that double-hull construction be mandatory for all Canadian tanker vessels within seven years and for foreign registered tankers operating in Canadian waters within 10 years. The government has accepted the recommendation for double-hulling but not the timeframe proposed by the panel.

What kind of presumption was made when you fed the computer the information? Did you feed information that said in 15 years instead of seven, or 25 years instead of 10? What figure was programmed in?

**Mr. Ring:** Senator, I will ask Mr. Ryan to outline the process by which we arrived at the timetable for double-hulling. Before I do that, however, I would like to mention one important point. The figure I quoted of a spill every 43 years and one every 10 years were not figures the Coast Guard came up with. The Coast Guard did not feed the

[Traduction]

organismes environnementaux américains ne sont pas dotés de ce genre de structure. Après avoir observé la façon dont elle fonctionnait au Canada, ils la mettent à l'essai sur la côte est.

Même si l'intervention en cas de déversement représente un problème très complexe, il faut veiller à mettre l'organisation en place de manière à ce qu'elle puisse commencer immédiatement à réagir au déversement.

**Le sénateur MacDonald:** À quand remonte le dernier déversement raisonnablement majeur survenu au Canada ou au large des côtes canadiennes qui ait nécessité votre intervention?

**M. Ring:** Il remonte à l'incident du *Kurdistan* survenu en 1978. J'aurais moi-même considéré le déversement du *Nestucca*, survenu il y a trois ou quatre ans, comme un incident majeur. En ce qui a trait aux milliers de tonnes de polluants déversés, la catastrophe du *Kurdistan*, qui remonte à 1978, était plus importante.

**Le sénateur MacDonald:** Avez-vous été satisfait de la façon dont on était intervenu? Le projet de loi comporte-t-il une disposition susceptible d'améliorer la façon dont vous interviendriez en cas de ce genre de déversement?

**M. Ring:** À mon avis, outre celles que comporte le projet de loi, nombre d'améliorations ont été apportées depuis 1978. Comme je l'ai mentionné plus tôt, l'amélioration de notre capacité d'intervenir en cas de déversement fait l'objet d'un processus continu. Nous n'arrêtons jamais de le perfectionner. Nous rédigeons un rapport après chaque incident et recommandons des améliorations.

**Le sénateur Perreault:** On nous a présenté, tout à l'heure, un chiffre plutôt effrayant. On nous a dit que nous pouvions assister à un déversement majeur d'hydrocarbures en eaux canadiennes tous les 43 ans. J'aimerais savoir quelles données on a entrées dans l'ordinateur pour aboutir à ce genre de chiffre.

Voici pourquoi cette question m'intéresse: M. Brander-Smith a recommandé que la double coque soit obligatoire pour les navires citernes canadiens d'ici sept ans, et d'ici dix ans pour les navires-citernes étrangers qui naviguent en eaux canadiennes. Le gouvernement a approuvé la recommandation relative à la double coque, mais pas l'échéancier proposé par le comité.

Que présumiez-vous lorsque vous avez entré les données dans l'ordinateur? Les données que vous avez entrées prévoyaient-elles 15 ans, plutôt que 7, ou 25 ans plutôt que 10? Quels chiffres avez-vous entrés dans l'ordinateur?

**M. Ring:** Sénateur, je demanderais à M. Ryan de vous expliquer le processus qui nous a permis d'établir l'échéancier relatif à la double coque obligatoire. Auparavant, j'aimerais cependant souligner une question importante. Les chiffres que j'ai cités quant aux probabilités de déversement, soit tous les 43 ans et tous les 10 ans, ne provenaient pas de la Garde

[Text]

computer. The public review panel fed the computer in that case.

**Senator Perrault:** I wonder what kind of assumption they made about the double-hulling.

**Mr. Ring:** I cannot provide you with that information, senator, but I can undertake to get the study. The panel commissioned six studies, and I can undertake to get the study they commissioned to come up with those figures.

I will ask Mr. Ryan to outline how we dealt with the double-hull question and how we have proceeded to implement that.

**Mr. Ryan:** You mention the 43-year figure, senator. I do not believe that is directly tied into the seven and 10 years quoted in the Brander-Smith report. As he mentioned in his presentation to the parliamentary committee about a week and a half ago, the background behind those numbers was principally based on the time it would take to design and then build replacement tonnage. It was not necessarily tied in with a risk analysis.

**Senator Perrault:** It certainly should affect the percentage of risk, I would think.

**Mr. Ryan:** Not really because of the world fleet of ships over 50,000 tonnes, which are small vessels in terms of international crude oil carriage, less than 3 per cent have a double bottom or a double hull. You cannot really project the impact of replacing the ships with double-hulled vessels in terms of what reduction in risks that would incorporate.

I would presume the figures are based largely upon the current fleet. I cannot speak accurately to that since I have not seen the study.

**Senator Perrault:** We had a pre-study of this bill and one of the witnesses, or maybe even one of the senators, made the statement that it is an incorrect assumption to affirm that double-hulling is necessarily in all instances a safe way to transport oil. The exotic theory advanced was that, in certain cases, single-hulling is better, which is difficult for me to accept. There was something about the outer shell being perforated and water flooding in and making the ship practically beyond control and so on.

**Senator Forrestall:** It has to do with stability.

**Senator Perrault:** Senator Forrestall has extensive experience in the industry.

[Traduction]

côtière. Ce ne sont pas les spécialistes de la Garde côtière qui ont entré les données dans l'ordinateur. C'est le comité d'examen public qui les a entrés pour ce calcul.

**Le sénateur Perreault:** J'aimerais savoir quel genre d'hypothèse ils ont formulé au sujet de la double coque.

**M. Ring:** Sénateur, je ne peux vous renseigner à ce sujet; je peux cependant faire des démarches pour obtenir l'étude. Le comité a commandé six études; je peux faire des démarches pour obtenir celle qui leur a servi à calculer ces chiffres.

Je demanderais à M. Ryan de vous expliquer comment nous avons abordé la question de la double coque et comment nous l'avons appliquée.

**M. Ryan:** Sénateur, vous faites allusion à la probabilité d'un déversement tous les 43 ans. Je ne crois pas que ce chiffre soit directement lié aux chiffres de 7 et de 10 ans cités dans le rapport Brander-Smith. Comme M. Brander-Smith l'a affirmé au comité parlementaire il y a environ une semaine et demi, ces chiffres étaient principalement fondés sur le temps qu'il faudrait mettre pour concevoir, puis construire de nouveaux navires. Ils n'étaient pas nécessairement liés à une analyse de risques.

**Le sénateur Perreault:** À mon avis, ils devraient sûrement toucher le pourcentage de risque.

**M. Ryan:** Pas vraiment, puisque moins de 3 p. 100 de la flotte mondiale de navires de plus de 50 000 tonnes qui sont de petits navires pour ce qui est du transport international de brut, sont dotés d'une double carène ou d'une double coque. On ne peut vraiment pas prévoir les conséquences de la substitution de navires à double coque à ces bateaux sur la réduction des risques.

Je présume que les chiffres sont largement fondés sur la flotte actuelle. Je ne peux le dire avec précision, n'ayant pas vu l'étude.

**Le sénateur Perreault:** Au cours de notre étude préliminaire du projet de loi, l'un des témoins — il s'agissait peut-être même d'un sénateur — a affirmé qu'il était incorrect de présumer que le fait qu'un navire soit doté d'une double coque constitue nécessairement un moyen sûr de transporter du pétrole, quelles que soient les circonstances. On a avancé une théorie plutôt farfelue, selon laquelle il est préférable, dans certains cas, que le navire ne soit doté que d'une coque unique, ce que j'ai de la difficulté à accepter. On a fait allusion à la possibilité que la coque extérieure soit perforée et qu'elle laisse pénétrer l'eau, ce qui rendrait le navire pratiquement hors de contrôle, et cetera.

**Le sénateur Forrestall:** Cette question a trait à la stabilité.

**Le sénateur Perreault:** Le sénateur Forrestall possède une vaste expérience de l'industrie.



*[Text]*

**Mr. Ryan:** Certainly, double-hull construction is not the panacea that many lay people believe it will be. Double hulls have their own set of concerns associated with them. For one thing, over the last two or three years more tankers have suffered more casualties caused by fire, explosion and structural failure than by collisions or groundings. That has been proven statistically.

Double hulls will actually exacerbate that possibility. In terms of fire and explosion, a major concern is a void space adjacent to a cargo tank on a tanker. With double-hull construction you are creating a continuous void space the full length of the cargo compartment. Cargoes are very corrosive and prone to causing perforations in the borders separating the cargo from the adjacent void space. As a result, an explosive atmosphere can build up inside this void space which could lead to an explosion which otherwise would have been prevented in the normal, let us say, current version of tanker.

Back in 1976 there was a series of explosions of tankers traced to conditions inside cargo compartments. That has been alleviated by the use of inert gas in the cargo spaces. You would not be able to provide the same protection in the double-hull structure.

Inspection of these double-hull structures will be very difficult. The area to inspect in those ballast spaces I referred to between the outer and the inner skins of a double-hull tanker will be tripled versus the current version of design. As a result, you will also have a much larger area to coat with protective systems. As I say, this will cause difficulty in terms of finding the cracks or the other problems that could lead to the explosive atmosphere.

Failure to detect structural deterioration could lead to structural failure, which has been occurring more often in recent years with ships losing large sections of sides or even bows. There is also the risk of explosion, which has been addressed in the past 15 years by the measures introduced during that time, including the use of inert gas systems.

I heard reference to the problems with salvage. Currently, if you have a ship full of a liquid which is running aground, all that is really happening is an exchange of sea water for oil. If you have perforated buoyancy spaces and they flood, it could cause problems. You could have a ship which would be otherwise able to lift off fairly easily in high tide suddenly losing its buoyancy and grounding very hard.

*[Traduction]*

**M. Ryan:** Certes, les navires à double coque ne sont pas la panacée que certaines personnes voient en eux. Les navires à double coque suscitent des préoccupations propres. Tout d'abord, au cours des deux ou trois dernières années, un plus grand nombre de citernes ont été endommagées par un incendie, une explosion ou une défaillance sur le plan de la structure que par une collision ou un échouage. Cette affirmation est prouvée statistiquement.

De fait, les doubles coques la rendront encore plus possible. Pour ce qui est des incendies et des explosions, un espace vide adjacent à un réservoir à bord d'un citerne suscite une préoccupation majeure. Si un navire est doté d'une double coque, le vide se prolonge tout le long de la citerne. Les cargaisons sont très corrosives et susceptibles de perforer les cloisons qui séparent la citerne de l'espace vide. Par conséquent, une atmosphère explosive peut s'y créer, ce qui risque de provoquer une explosion, qui aurait été empêchée dans le cas, disons, d'un navire-citerne de modèle courant.

En 1976, une série d'explosions se sont produites dans des citernes, à cause de conditions à l'intérieur des réservoirs. On a réduit ce risque en utilisant des gaz inertes dans les réservoirs. La double coque ne nous permettrait pas de fournir cette protection.

Il sera très difficile d'inspecter les navires à double coque. On devra inspecter trois fois plus de parties du ballast qui, comme je l'ai mentionné, se trouve entre les couches extérieures et intérieures d'une citerne à double coque, comparativement au modèle de citerne actuel. La surface que l'on devra couvrir de systèmes protecteurs sera donc beaucoup plus grande. Comme je l'ai déjà dit, cette modification posera des problèmes sur le plan du repérage des fissures, ou encore d'autres problèmes susceptibles de créer une atmosphère explosive.

Si l'on est incapable de détecter les dommages subis par la structure, on risque de voir celle-ci faire défaut, ce qui s'est produit plus fréquemment au cours des dernières années, lorsqu'on a vu des navires perdre de grands morceaux de leurs flancs, voire leur proue entière. On doit aussi souligner le risque d'explosion, que l'on a résolu à l'aide de mesures prises au cours des 15 dernières années, y compris l'utilisation de gaz inertes.

J'ai entendu certains témoins faire allusion aux problèmes liés à l'assistance. À l'heure actuelle, si un navire chargé d'un liquide échoue, il ne survient en fait qu'un échange d'eau de mer contre du pétrole. Si des caissons étanches ont été perforés et qu'ils laissent pénétrer l'eau, on pourrait se heurter à des problèmes. Un navire qui, autrement, pourrait flotter assez facilement à marée haute pourrait subitement perdre sa flottabilité et aller s'échouer très durement.



[Text]

**Senator Perrault:** Despite these reservations, we seem to be moving inexorably ahead to a 100-per-cent double-hulled tanker fleet.

**The Chairman:** Perhaps he could say something good about double-hulling before he goes on.

**Senator Perrault:** It is pretty frightening.

**The Chairman:** Is there anything good about a double-hull at all?

**Mr. Ryan:** As I say, if you can address the issues of explosion, maintenance and inspection of double-hull structures, there is no question that they will go very far in addressing the pollution that occurs particularly from groundings and, perhaps, to a lesser extent, collisions. In a low-energy grounding where you do not penetrate the depth of the double-hull, you will only flood the inner space; you will not allow cargo to escape. That is certainly an improvement over current tanker design.

The *Exxon Valdez*, for example, was required to have segregated ballasts such that ballast water never mixed with the oil cargo. That is an operational pollution prevention feature. In addition, the segregated ballast had to be distributed to protect a portion of the cargo compartment, ranging on a ship of that size probably up to 30 per cent. That still left 70 per cent unprotected.

Certainly, double-hulls provide 100 per cent protection to the cargo envelope. If you have a severe grounding or a high-energy collision, even a double-hull will not provide the protection against pollution. I think that was evidenced in the incident in the Shetland Islands earlier this year where a triple-hull ship would eventually have broken up and pollution would have resulted.

Do not take me wrong. It is certainly a design improvement, but there are drawbacks associated with it.

**Senator Perrault:** It is not the universal panacea?

**Mr. Ryan:** Exactly.

**The Chairman:** I did not mean to interrupt.

**Senator Perrault:** I thought your intervention was most appropriate, Mr. Chairman.

One final question about the inspection process. An allegation was made at one of the previous meetings to the effect that the United States requires 100 per cent inspection and we are only inspecting 25 per cent of the tankers within our waters. What are the accurate figures; and how do we compare with our neighbour to the south?

[Traduction]

**Le sénateur Perreault:** Malgré ces réserves, nous semblons progresser inexorablement vers une flotte entière de citernes à double coque.

**Le président:** Monsieur Ryan pourrait peut-être faire un commentaire positif au sujet de la double coque avant de poursuivre son témoignage.

**Le sénateur Perreault:** C'est très effrayant.

**Le président:** La double coque comporte-t-elle un avantage quelconque?

**M. Ryan:** Comme je l'ai déjà dit, si l'on peut résoudre le problème lié à l'explosion, à l'entretien et à l'inspection des navires à double coque, il ne fait aucun doute que ce type de navire contribuera très largement à éliminer la pollution, particulièrement celle qui est causée par l'échouage et, dans une moindre mesure, par les collisions. Dans le cas des navires qui s'échouent doucement et où la double coque n'est pas transpercée, seul l'espace intérieur est inondé. La cargaison ne pourra s'échapper. Il s'agit sûrement là d'une amélioration par rapport à la conception actuelle des navires-citernes.

Par exemple, l'*Exxon Valdez* devait comporter des ballasts séparés, de façon à ce que l'eau de ballast ne se mélange jamais à la cargaison de pétrole. Il s'agit là d'un élément opérationnel destiné à prévenir la pollution. En outre, on devait répartir le ballast séparé de façon à protéger une partie de la citerne, partie qui pouvait atteindre, pour un navire de cette taille, jusqu'à 30 p. 100. Il n'en reste pas moins que 70 p. 100 de la citerne n'était pas protégé.

Certes, la double coque protège entièrement l'enveloppe de la citerne. Dans le cas d'une collision ou d'un échouage très violent, même une double coque ne protégera pas contre la pollution. Je crois que l'incident survenu tôt cette année aux îles Shetland, où un navire à triple coque aurait fini par se briser, ce qui aurait causé de la pollution, en a fourni la preuve.

Comprenez-moi bien. Il s'agit sûrement d'une amélioration sur le plan de la conception, mais elle s'accompagne toutefois d'inconvénients.

**Le sénateur Perreault:** Peut-on dire que ce n'est pas la panacée?

**M. Ryan:** Exactement.

**Le président:** Je ne voulais pas vous interrompre.

**Le sénateur Perreault:** Monsieur le président, j'ai trouvé votre intervention des plus appropriées.

J'aimerais poser une dernière question au sujet de l'inspection. Au cours d'une des réunions précédentes, on a laissé entendre qu'aux États-Unis tous les navires devaient être inspectés, alors que nous n'inspectons que le quart de la flotte de citernes qui naviguent dans nos eaux. Quels sont les chiffres exacts? Comment nous comparons-nous à nos voisins du sud?

[Text]

I think you said in your earlier testimony that over 30 per cent of the ships in Canadian waters are subject to inspection.

**Mr. Ring:** It is 38 per cent of all vessels.

**Senator Perrault:** Is the percentage for tankers 25 per cent?

**Mr. Ring:** No. All Canadian tankers are inspected once a year and 100 per cent of all foreign tankers are inspected on their first visit to Canada each year.

**Senator Perrault:** What about subsequent visits?

**Mr. Ring:** Not in that year, unless it is part of the random selection for non-tankers, or with cause.

**Mr. Ryan:** There is a regime called "Ports State Control" whereby countries are visited by ships of other flags are randomly inspected to ensure that they do meet the current international standards for construction and equipment. The target figure in those countries participating in the Ports State Control regime is 25 per cent. That is to say one-quarter of the fleets visiting your ports.

As Mr. Ring has pointed out, it is a priority to address both tankers and, in our case, bulk carriers so that they receive 100 per cent coverage. I believe the 38 per cent figure which may have been mentioned, is 38 per cent of all ships, all cargo vessels, liquid and bulk, which visit Canada. We are achieving the target.

**Senator Perrault:** How do those figures compare with those in the United States with whom we share this North American continent?

**Mr. Ryan:** I cannot speak for the U.S. administration. Personally, I do not believe they are inspecting 100 per cent of foreign vessels visiting on the same basis. Certainly, any ship coming into a port has to provide evidence from its own flag administration certificates that it meets construction and international standards.

**Senator Perrault:** Seaworthiness and so on?

**Mr. Ryan:** Exactly. But which ships they have targeted, I do not know. I know they are starting to more thoroughly investigate the cruise ship industry. They have their own priorities as well.

Certainly, from our point of view, tankers are being targeted for 100 per cent coverage.

[Traduction]

Je crois vous avoir entendu dire, au cours de votre témoignage, que plus de 30 p. 100 des navires qui sillonnent les eaux canadiennes étaient soumis à une inspection.

**M. Ring:** Il s'agit de 38 p. 100 des navires.

**Le sénateur Perreault:** En ce qui concerne les citernes, s'agit-il de 25 p. 100?

**M. Ring:** Non. Tous les navires-citernes canadiens sont inspectés une fois par année, et tous les navires-citernes étrangers sont inspectés à leur premier voyage au Canada chaque année.

**Le sénateur Perreault:** Qu'advient-il des voyages subséquents?

**M. Ring:** Les navires ne sont pas inspectés si les voyages ont lieu durant la même année, à moins qu'ils ne fassent l'objet de l'inspection aléatoire des navires autres que les citernes, ou encore si l'inspection est justifiée.

**M. Ryan:** Il existe un régime appelé Contrôle des États où se trouve le port, selon lequel les pays où s'arrêtent les navires étrangers soumettent ceux-ci à des inspections au hasard pour veiller à ce qu'ils soient conformes aux normes internationales en matière de construction et d'équipement. Dans les pays qui participent à ce régime, on vise 25 p. 100, c'est-à-dire le quart des navires qui font escale dans leurs ports.

Comme M. Ring l'a souligné, il faut avant tout veiller à ce que les citernes, en ce qui nous concerne, les transporteurs de marchandises en vrac soient inspectés à 100 p. 100. Je crois que l'on a fait allusion au chiffre de 38 p. 100, soit 38 p. 100 de tous les navires, de tous les cargos qui font escale au Canada, qu'ils transportent du liquide ou de la marchandise en vrac. Nous réalisons ce pourcentage.

**Le sénateur Perreault:** Comment ces chiffres se comparent-ils à ceux des États-Unis, avec qui nous partageons l'Amérique du Nord?

**M. Ryan:** Je ne peux pas parler au nom du gouvernement américain. Personnellement, je ne crois pas qu'il inspecte tous les navires étrangers qui naviguent en eaux américaines selon la même procédure. Certes, tout navire qui pénètre dans un port doit montrer certains certificats émis par le gouvernement dont il relève attestant qu'il est conforme aux normes en matière de construction et aux normes internationales.

**Le sénateur Perreault:** En ce qui a trait à la navigabilité et ainsi de suite?

**M. Ryan:** Exactement. J'ignore toutefois quels navires les autorités américaines visent. J'ignore si elles commencent une enquête plus approfondie au sujet de l'industrie des navires de croisière. Cette industrie a elle aussi ses propres priorités.

Il ne fait aucun doute que, pour notre part, les navires-citernes doivent tous être inspectés.



[Text]

**Senator Forrestall:** Is that \$100 million new money in the Green Plan? When talking about inspections, have we been able to use any of that money for aerial surveillance? Have we been able to tap into this new money source?

**Mr. Ring:** Yes, sir. Specifically, the funds from the Green Plan for aerial surveillance account for approximately \$1 million, I think, over four or five years each year. There is a like amount for the vessel inspection program. Again, these are rough estimates. If you want precise figures, I can provide them for you later.

**Senator Forrestall:** With respect to the \$1 million a year, are we paying the Canadian Armed Forces or a private interest?

**Mr. Ring:** With respect to aerial surveillance, we are using transport aircraft and purchasing aircraft time.

**Senator Forrestall:** Is that Transport Canada?

**Mr. Ring:** Yes. We also have a program with Fisheries and Oceans for use of their fisheries patrol aircraft. Further, we have a program with the Department of National Defence to use their Aurora aircraft for pollution surveillance and aerial surveillance work.

**Senator Forrestall:** But we are not chartering the Aurora?

**Mr. Ring:** No, sir.

**Senator Forrestall:** I wish you well. I hope we do not dismiss out of hand the risk analysis as it relates to the development of cost to shipowners. It is somewhat unfair when the vast risk is fuel oil for vessels going about other types of commerce. There are ferry boats, general cargo boats, lumber boats, tugs, and indeed even outboard motors. That is where the discrepancy appears.

Virtually 99.99 per cent of what has to be done is being done. This is a good piece of legislation.

**Senator Lawson:** I want to continue with the question of inspection. When you have double-hulled or triple-hulled vessels and other safeguards, if the captain of a ship has a pail full of gin or Scotch in the afternoon and cannot tell port from starboard and runs the ship on to a reef, all is for naught. Is there any provision in the present legislation or the regulations or contemplated legislation that deals with the inspection of the captain or operator of the ship for drug or alcohol impairment?

[Traduction]

**Le sénateur Forrestall:** Ces 100 millions de dollars proviennent-ils de nouveaux fonds injectés au Plan vert? En ce qui a trait aux inspections, avons-nous été en mesure de consacrer une partie quelconque de cette somme à la surveillance aérienne? Avons-nous été en mesure de puiser dans cette nouvelle source de financement?

**M. Ring:** Oui, monsieur. Plus précisément, les fonds prévus dans le Plan vert pour la surveillance aérienne représentent environ un million de dollars, je crois, par année sur une période de quatre ou cinq ans. Une somme semblable a été affectée au programme d'inspection des navires. Encore une fois, ce ne sont là que des chiffres approximatifs. Si vous voulez des chiffres précis, je pourrais vous les fournir plus tard.

**Le sénateur Forrestall:** En ce qui concerne la somme de un million de dollars par année, la versons-nous aux Forces armées canadiennes ou à des intérêts privés?

**M. Ring:** En ce qui concerne la surveillance aérienne, nous nous servons d'un aéronef de transport et payons le temps durant lequel nous l'utilisons.

**Le sénateur Forrestall:** Est-ce Transports Canada?

**M. Ring:** Oui. Nous avons aussi un programme avec Pêches et Océans en vertu duquel nous pouvons utiliser leur aéronef de patrouille des pêches. De plus, nous pouvons, en vertu d'un programme avec le ministère de la Défense nationale, utiliser leur aéronef Aurora pour effectuer la surveillance de la pollution et d'autres travaux de surveillance aérienne.

**Le sénateur Forrestall:** Mais nous ne nolisons pas l'Aurora?

**M. Ring:** Non, monsieur.

**Le sénateur Forrestall:** Je vous souhaite bonne chance. J'espère que nous n'écarterons pas du revers de la main l'analyse de risque, dans la mesure où elle a trait à l'établissement d'un coût pour les propriétaires de navires. Cela serait quelque peu déloyal de faire assumer le gros risque du pétrole pour des navires qui servent à d'autres types de commerce. Il y a des traversiers, les cargos habituels, les navires qui servent au transport du bois, les remorqueurs et même les hors-bord. C'est là que l'écart devient manifeste.

Pratiquement 99,99 p. 100 de ce qui devait être fait a été fait. C'est un bon texte législatif.

**Le sénateur Lawson:** J'aimerais pousser plus avant la question de l'inspection. Même si l'on a des navires à double ou à triple coque ou équipés de garanties du même genre, rien n'empêche le capitaine d'un navire de s'envoyer tout un seau de gin ou de Scotch derrière la cravate au cours de l'après-midi au point de ne plus être capable de faire la différence entre bâbord et tribord et d'envoyer son bateau contre un récif. Y a-t-il une disposition dans la loi ou le règlement actuels ou dans le projet de loi qui traite de l'examen que pourraient subir



[Text]

**Mr. Ring:** That is an excellent question. It is against the law in the Criminal Code to operate any vessel — as with any motor vehicle — while impaired. The challenge might come in how you enforce that law. Do you drop in on a vessel using a helicopter and do a spot inspection? Part of the regular inspection program that the Coast Guard undertakes when vessels arrive in port — part of a Port State Control inspection — would be to ensure that the captain and crew are “fit and competent”. Those are the words in the regulations. It is within the purview of the inspector to make some determination. If he notes something unusual or not correct, he is empowered to take appropriate action. Those powers already exist in the Canada Shipping Act. It is a difficult issue and problem, particularly as a result of the *Exxon Valdez* experience.

**Senator Lawson:** If we have metal detectors to prevent problems on airplanes, is it too much to ask that we have a breathalyser for the captain and crew as they board their ship? Would that be an invasion of human rights? That is the concern we have.

With respect to aerial surveillance, would the Coast Guard be better equipped to deal with situations and safeguard against spills if we approve \$5 billion worth of new helicopters. Would you be better equipped to handle the job?

**Mr. Ring:** I do not know that I can answer that question, senator.

**Senator Forrestall:** I have a supplementary question.

We were in the process of developing a protocol for northern transit. Precisely how do you instruct the ship and the ship's operator, the master and the crew? Has that been completed? This protocol arose out of a sense of urgency to tie a lot of loose ends together with respect to safe operations in the Arctic. Is that protocol finished or in place?

**Mr. Ring:** Specific requirements — probably some of the most stringent in the world — for ships operating north of 60 degrees latitude are contained in both the Arctic Waters Pollution Prevention Act and the associated Arctic Waters Pollution Prevention Regulations.

[Traduction]

le capitaine ou l'exploitant d'un navire relativement à des facultés affaiblies par la drogue ou l'alcool?

**M. Ring:** Voilà une excellente question. En vertu du Code criminel, il est illégal de conduire un navire — comme tout véhicule à moteur, d'ailleurs — lorsqu'on a les facultés affaiblies. Le problème pourrait être dans la façon dont vous faites respecter cette loi. Allez-vous vous poser sur le navire avec un hélicoptère pour faire une inspection ponctuelle? Dans le cadre du programme d'inspection normale que la Garde côtière applique lorsqu'un navire arrive dans un port — dans le cadre de l'inspection de contrôle de l'État où est situé le port —, on s'assure que le capitaine et son équipage sont aptes et compétents. C'est ce qu'on dit dans le règlement. L'inspecteur a la compétence de le déterminer. S'il remarque quelque chose d'inhabituel ou de suspect, il a le pouvoir de prendre les mesures appropriées. Ces pouvoirs sont déjà enchâssés dans la Loi sur la marine marchande du Canada. Il s'agit d'un problème difficile à résoudre, particulièrement au vu de l'expérience de l'*Exxon Valdez*.

**Le sénateur Lawson:** Si nous pouvons avoir accès à des détecteurs de métal pour prévenir des problèmes sur les aéronefs, serait-ce trop demander qu'on mesure l'alcoolémie du capitaine et de l'équipage au moment où ils embarquent à bord de leur navire? Serait-ce contraire aux droits de la personne? C'est la préoccupation que nous avons.

En ce qui concerne la surveillance aérienne, la Garde côtière serait-elle mieux équipée pour faire face à des situations de déversement et pour donner des garanties contre ce genre de situations si nous approuvons l'achat de nouveaux hélicoptères au coût de 5 milliards de dollars? Seriez-vous mieux en mesure de faire le travail?

**M. Ring:** Je ne sais pas si je peux répondre à cette question, sénateur.

**Le sénateur Forrestall:** J'aurais une question supplémentaire à poser.

Nous étions en train d'élaborer un protocole pour le transport dans les régions nordiques. De quelle façon précise donnez-vous les directives au navire et à son exploitant, au capitaine et à son équipage? Est-ce que cela a été fait? Ce protocole devait répondre à ce qu'on avait senti comme le besoin urgent de régler toutes sortes de problèmes en suspens en ce qui concerne la sécurité des activités dans l'Arctique. Ce protocole est-il au point? A-t-il été instauré?

**M. Ring:** Des exigences spécifiques — probablement un nombre des plus sévères du monde — à l'égard des navires qui croisent au nord du 60<sup>e</sup> parallèle se retrouvent dans la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques et dans son règlement d'application.

[Text]

If you divide the Arctic waters into 16 separate zones and prescribe rigorous, not-to-be-altered dates for entry and exit, vessels must meet certain stringent criteria in order to operate in the specific zones within that time envelope. I cannot speak about extensive regulations, but there is a comprehensive regime. I can undertake, senator, to find greater details with respect to the regime and provide them to you.

The answer to your question is, yes, a regime is in place for operating in the Arctic.

**Senator Forrestall:** I would appreciate seeing those regulations. I have an interest in them.

**Senator Graham:** My question has to do with solvency. You make mention of the other features of Bill C-121, such as the increase of maximum fines for pollution to \$1 million. Are tankers required to carry a minimum amount of insurance for this sort of eventuality?

**Mr. Gauthier:** Yes. Tankers are required to carry certificates of financial responsibility on board. The amount of insurance coverage they must carry is dependent on the quantity of cargo. There is a requirement for tankers under international law, which has been adopted in domestic Canadian law, for ships to carry insurance.

**Senator Graham:** What is the amount of liability insurance they must carry?

**Mr. Gauthier:** The amount varies. It depends on the amount of cargo the ship has to carry.

**Senator Graham:** And the nature of the cargo?

**Mr. Ring:** We are referring exclusively to oil.

**Senator Graham:** Who has the lead role? You mentioned that you represent the Coast Guard, Environment Canada and, in the brief, Fisheries and Oceans is mentioned. Who has the lead role?

**Mr. Ring:** Specifically with respect to an oil spill?

**Senator Graham:** Yes.

**Mr. Ring:** The lead agency for ship source oil spills is the Coast Guard.

Just to make one minor correction, Mr. Gauthier is from the Department of Justice. He is assigned to the Coast Guard as senior counsel.

**The Chairman:** On behalf of the committee, I want to thank you all for the competency and depth of your answers.

**Senator Andreychuk:** I move that Bill C-121 be reported without amendment.

[Traduction]

Si vous divisez les eaux de l'Arctique en 16 zones distinctes et que vous établissez rigoureusement des dates d'entrée et de sortie pour ces zones, dates qui ne peuvent être en aucune façon modifiées, les navires devront satisfaire à certains critères stricts pour être en mesure de croiser dans les zones spécifiques selon ce calendrier. Je ne peux parler de tous les aspects du règlement, mais il y a un régime exhaustif. Je puis m'efforcer, sénateur, d'obtenir de plus amples détails en ce qui concerne le régime et vous les fournir.

La réponse à votre question est oui, il existe un régime qui s'applique aux navires qui croisent dans l'Arctique.

**Le sénateur Forrestall:** J'aimerais voir ces règlements. Ils m'intéressent.

**Le sénateur Graham:** Ma question a trait à la solvabilité. Vous mentionnez les autres caractéristiques du projet de loi C-121, par exemple l'augmentation à un million de dollars des amendes maximales pour pollution. Les navires citernes devront-ils être protégés par une assurance minimale pour ce genre de risque?

**M. Gauthier:** Oui. Les navires citernes doivent avoir à leur bord des certificats de responsabilité financière. La couverture d'assurance qu'ils doivent avoir dépend de la quantité de marchandise qu'ils transportent. En vertu de la loi internationale, les navires citernes sont obligés d'avoir une assurance, et la loi canadienne a fait siennes cette obligation.

**Le sénateur Graham:** Quel est le montant d'assurance responsabilité que les navires doivent souscrire?

**M. Gauthier:** Le montant varie. Cela dépend de l'importance de la cargaison du navire en question.

**Le sénateur Graham:** Et de la nature de la cargaison?

**M. Ring:** Nous parlons exclusivement de pétrole.

**Le sénateur Graham:** Qui a le premier rôle? Vous avez dit que vous représentiez la Garde côtière, Environnement Canada et, comme le mentionne votre mémoire, Pêches et Océans. Qui a le premier rôle?

**M. Ring:** En ce qui concerne particulièrement les déversements de pétrole?

**Le sénateur Graham:** Oui.

**M. Ring:** La Garde côtière est l'organisme principalement responsable des déversements de pétrole depuis un navire.

Permettez-moi d'apporter une correction mineure: M. Gauthier vient du ministère de la Justice. Il a été affecté à la Garde côtière à titre d'avocat principal.

**Le président:** Au nom du comité, je veux vous remercier de la compétence et de la profondeur dont vous avez fait preuve dans vos réponses.

**Le sénateur Andreychuk:** Je propose de faire rapport du projet de loi C-121 sans modification.



[Text]

**Senator Perrault:** I second the motion.

**The Chairman:** Is it agreed, honourable senators?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** We now have the pleasure of welcoming back Mr. Racine and his colleagues. I apologize for the delay and appreciate the fact that you have been able to stay.

We consider this an extremely important bill. A number of us have questions to put to you.

**Senator Graham:** These questions may be more appropriate for the minister.

The government introduced this legislation in February. We did the pre-study. It was out of this place, under great pressure and, I might say, good pressure from the present chairman of the committee, that the government introduced this bill. The government wanted to act on the bill immediately.

The report of this committee was adopted around June 22, 1992. That is almost a year ago. What took the government so long to act on this particular agenda?

**Mr. Racine:** You are absolutely right, senator. The questions would be better put to the minister, but I can tell you what we have done in the year that has passed since we were before this committee.

During that period of time, we consulted with the industry on different aspects of the bill. It is a piece of legislation that is modified once every 80 years. It is the first time that different pieces of legislation, such as the Railway Act, the Telegraphs Act, and the National Telecommunications Powers and Procedures Act have been brought together. The language is being modernized.

As we proceeded, there were technological and service implementation changes in the converging areas of telecommunications and broadcasting. These continuing consultations with the different carriers were fruitful and conducive to many important amendments.

We also used the time period that was allocated to us to complete our negotiations and discussions with the provinces.

Everything we did — the negotiations with the provinces and the consultation with industry — contributed to a much better bill than we had at the outset.

**Senator Graham:** If the minister were here, I would be quoting back to him some of the things he said in his testimony before this committee on May 4, 1992. He said

[Traduction]

**Le sénateur Perrault:** J'appuie la proposition.

**Le président:** Les honorables sénateurs sont-ils d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Nous avons maintenant le plaisir de souhaiter à nouveau la bienvenue à M. Racine et à ses collègues. Je m'excuse du retard et je vous remercie d'avoir bien voulu demeurer avec nous.

Nous considérons qu'il s'agit là d'un projet de loi extrêmement important. Un certain nombre d'entre nous auront des questions à vous poser.

**Le sénateur Graham:** Ces questions pourraient convenir davantage au ministre.

Le gouvernement a présenté ce texte législatif en février. Nous en avons fait l'étude préliminaire. Ce n'était pas ici; à la suite de pressions énormes exercées, dois-je le dire, à bon droit par le président actuel de notre comité, le gouvernement a présenté ce projet de loi. Il voulait que le projet de loi devienne loi immédiatement.

Le rapport de notre comité a été adopté vers le 22 juin 1992. Cela fait presque un an. Pourquoi le gouvernement a-t-il tant tardé à agir sur cette question particulière?

**M. Racine:** Vous avez tout à fait raison, sénateur. Le ministre serait mieux placé que moi pour répondre à ces questions, mais je peux vous dire ce que nous avons fait au cours de l'année qui s'est écoulée depuis que le projet de loi a été présenté devant votre comité.

Au cours de cette période, nous avons consulté l'industrie à propos de divers aspects du projet de loi. Il s'agit d'un texte législatif qui est modifié une fois tous les 80 ans. C'est la première fois que divers textes législatifs, comme la Loi sur les chemins de fer, la Loi sur les télégraphes et la Loi nationale sur les attributions en matière de télécommunications sont présentés ensemble. On en modernise le libellé.

À mesure que se déroulait cet exercice, il y avait des modifications relatives à la technologie et à la mise en place de services dans les domaines convergents des télécommunications et de la radiodiffusion. Ces consultations continues avec les différents transporteurs ont été fructueuses et ont mené à nombre de modifications importantes.

Nous avons aussi utilisé la période qui nous était allouée pour mettre la dernière main à nos négociations et discussions avec les provinces.

Tout ce que nous avons fait, c'est-à-dire négocier avec les provinces et consulter l'industrie, a contribué à améliorer nettement le projet de loi, par rapport à la version dont nous disposions à l'origine.

**Le sénateur Graham:** Si le ministre était ici, je citerais certaines des choses qu'il a dites dans son témoignage devant notre comité le 4 mai 1992. Il disait alors que le retard dans la



*[Text]*

that to delay the implementation of this bill would be to slow the growth of an industry which is absolutely vital to the Canadian economy. He said it would be desirable to move ahead as quickly as possible. I asked him if he anticipated bill receiving second reading and moving to committee stage in the House of Commons before the end of June. He said it would depend, in part, on what happened before the Senate committee.

We did our part. I raise the point because we always seem to be rushing against a June or a December deadline — particularly a June deadline.

We found a lot of changes made in the bill, many of them as a result of sound recommendations that came out of this group. There could be between 50 and 150 changes, depending on how you count your motions or actual amendments in the other place. That number is a sensitive issue when you consider that there were only 138 clauses in the original bill. I will not dwell on that. This is a better bill. There is no question about that.

I have been around this place for a long time. I recall one particular transport bill. One clause was flawed. It had to do with the Maritime Code. That clause was withdrawn, and the bill passed in one day in the House of Commons. The legislation came to the Senate. The government thought it would pass here in one day, thinking that all the concerns about the bill had been satisfied. This was another end-of-June deadline, and we said "no". As a result, we found ourselves with a very annoyed Minister of Transport, President of the Privy Council. The Prime Minister was annoyed as well. But we spent two or three weeks of the summer in the transport committee. We sent back something like 78 amendments.

When the government saw these amendments coming — the Departments of Justice and Transport were involved — it withdrew the bill because the bill had been so flawed. The government then introduced new legislation.

This is good legislation — much improved. Would it not have been smoother or easier to withdraw the bill and introduce a new bill? Again, perhaps that is not a question I should be addressing to you, sir, but to your minister.

**Mr. Racine:** I should like to answer this question, Senator Graham.

I do not think that the bill, despite the fact that there were numerous amendments, was flawed in any way. As a matter of fact, the basic premises of the bill have resisted thorough analysis.

*[Traduction]*

mise en place de ce projet de loi ralentirait la croissance d'une industrie qui est capitale pour l'économie canadienne. Il disait qu'il serait souhaitable d'avancer le plus vite possible. Je lui ai demandé s'il prévoyait que le projet de loi soit adopté en deuxième lecture et qu'il soit renvoyé au comité de la Chambre avant la fin de juin. Il a dit que cela dépendait en partie de ce qui arriverait devant le comité sénatorial.

Nous avons fait notre travail. Je soulève la question, parce qu'il me semble que nous nous battons toujours contre une échéance en juin ou en décembre, mais particulièrement en juin.

Nous avons découvert que beaucoup de modifications avaient été apportées au projet de loi, dont bon nombre découlaient des excellentes recommandations de notre groupe. Il pouvait y avoir entre 50 et 150 changements, selon la façon dont on compte les propositions ou les modifications réelles à l'autre endroit. Le nombre est une question délicate si l'on considère qu'il n'y a que 138 articles dans le projet de loi initial. Je ne m'étendrai pas sur le sujet. Le projet de loi a été amélioré. Cela ne fait aucun doute.

Il y a longtemps que je suis ici. Je me rappelle d'un projet de loi particulier sur les transports. Un article était défaillant. Il devait avoir trait au Code maritime. L'article a été retiré, et le projet de loi a été adopté en une journée à la Chambre des communes. Puis le texte est revenu au Sénat. Le gouvernement pensait que le projet de loi serait adopté ici en une journée, croyant que toutes les préoccupations à son sujet avaient été résolues. Il s'agissait encore une fois d'une échéance de la fin du mois de juin, et nous avons dit non. Nous nous sommes donc retrouvés avec un ministre des Transports et un président du Conseil privé très ennuyés. Le premier ministre l'était tout autant. Mais nous avons passé deux ou trois semaines au cours de l'été à siéger au comité des transports. Nous avons renvoyé quelque 78 modifications.

Lorsque le gouvernement a vu arriver ces modifications — les ministères de la Justice et des Transports étaient en cause — il a retiré le projet de loi, parce qu'il le jugeait trop déficient. Il a par la suite présenté un nouveau texte.

Il s'agit d'un bon texte législatif, bien meilleur que l'autre. N'aurait-il pas été plus facile de retirer le projet de loi et d'en présenter un nouveau? Encore une fois, peut-être que je ne devrais pas vous poser cette question à vous, monsieur, mais que je devrais la poser à votre ministre.

**M. Racine:** J'aimerais répondre à cette question, sénateur Graham.

Je ne crois pas que le projet de loi ait été déficient d'une manière ou d'une autre, malgré le fait qu'on y ait apporté tant de modifications. À vrai dire, les prémisses fondamentales du projet de loi ont résisté à une analyse approfondie.

## [Text]

One major aspect of the bill was modified — the licensing provision. There is a good reason as to why the government changed its mind about this provision.

From the beginning, we knew that the CRTC was in the process of looking at the issue of long-distance competition. It rendered a decision that substantially modified the environment in which we had been preparing the bill and looking at the licensing provisions. The CRTC opened up the system considerably to competition, which was a basic premise of the bill. We wanted a bill that would be more friendly to competition; but, at the same time, we wanted to ensure that the consumer was protected by a proper regulatory regime. It was a balancing act, but the CRTC decision did open — it was their prerogative — the system up considerably more than expected. We adjusted to that fact and withdrew the licensing provision because we felt that the other goals we had in mind when we submitted the licensing provision could be taken over by the CRTC.

There were other changes, some important and some cosmetic. Some were simply dictated by the change in the condition of competition with respect to the operation of the Telecom carriers. While interesting, these changes did not go to the heart of the bill.

It is my humble opinion that the bill withstood close examination very well.

**The Chairman:** I have a question that arises from one Senator Graham asked the minister when he was here. It relates to culture. I am aware of what the minister said in his answer.

I received a letter dated June 9, 1993 from the Office of the President of ACTRA. The letter is signed by Alexander Crawley. I wanted to read you two short paragraphs. I would like your explanation in response to the issue of culture. He says:

Another example of the vulnerability of Canadian cultural products through exclusion from Bill C-62 is illustrated by an announcement by *STENTOR*, which was reported in the May 26 *Globe and Mail*, concerning a test of a video-on-demand system which the consortium is launching at Carleton University. They are reported as intending to use this experiment as a last test in preparation to deliver video-on-demand directly to Canadian homes as early as 1994.

## [Traduction]

L'un des principaux aspects du projet de loi a été modifié: la disposition relative à l'octroi de licences. Le gouvernement avait une bonne raison de changer d'idée à propos de cette disposition.

Dès le départ, nous savions que le CRTC était en train d'étudier la question de la concurrence sur les appels interurbains. Il a rendu une décision qui a modifié de façon substantielle le contexte dans lequel nous préparions le projet de loi et procédions à l'étude des dispositions relatives à l'octroi de licences. Le CRTC a ouvert considérablement le système à la concurrence, ce qui était une prémisse fondamentale du projet de loi. Nous voulions un projet de loi qui puisse être mieux adapté à la concurrence; mais, en même temps, nous voulions nous assurer que le consommateur était protégé par un régime de réglementation approprié. Il s'agissait d'en arriver à un équilibre, mais la décision du CRTC a ouvert le système pas mal plus que ce à quoi nous nous attendions; mais c'était sa prerogative. Nous nous sommes ajustés à ce fait et avons retiré la disposition relative à l'octroi de licences parce que nous sentions que les autres objectifs que nous avions à l'esprit au moment de présenter cette disposition pouvaient être repris par le CRTC.

Il y a eu d'autres changements, certains importants, d'autres, d'ordre cosmétique. Certains étaient simplement dictés par la modification des conditions de concurrence en ce qui concerne l'exploitation des transporteurs de télécommunications. Bien qu'intéressantes, ces modifications n'allaient pas au coeur du projet de loi.

À mon humble avis, le projet de loi a très bien résisté à un examen approfondi.

**Le président:** Je voudrais vous poser une question qui découle de celle que le sénateur Graham a posée au ministre au moment où il était ici. Elle a trait à la culture. Je sais ce qu'a dit le ministre dans sa réponse.

J'ai reçu une lettre datée du 9 juin 1993 du bureau du président de l'ACTRA. Cette lettre est signée par Alexander Crawley. J'aimerais vous en lire deux courts paragraphes. J'aimerais ensuite avoir votre explication en ce qui concerne la question de la culture. Il dit ce qui suit:

La vulnérabilité des produits culturels canadiens qui découlent de l'exclusion du projet de loi C-62 est encore illustrée par une annonce de *STENTOR*, qui a été mentionnée dans le *Globe and Mail* du 26 mai et qui concernait un test relatif à un système de vidéo sur demande que le consortium est en train d'installer à l'université de Carleton. Ils auraient l'intention d'utiliser cette expérience comme dernier test avant la livraison du vidéo sur demande directement aux foyers canadiens dès 1994.



[Text]

Where will *STENTOR* get the programming they intend to provide? Will they be expected to ensure that it will include a measure of Canadian products and services?

That is the question I put to you. When you agreed to exclude culture from an important telecommunications statute like this, what about the protection ACTRA is concerned about in this paragraph?

**Mr. Racine:** The issue raised by ACTRA is the issue of convergence. They say that if you do not have the word "culture" in this bill, you will not be able to deal with questions related to convergence.

I do not agree. Convergence cannot be addressed by a single piece of legislation or a single set of regulations. Convergence means that telecom companies or cable companies will be able to and are able to provide the same services to the consumer. This will not happen in the future. It has already happened, and we are simply dealing with it. It will not be dealt with by one single piece of legislation. It will be dealt with by an array of legislation: The Communications Act; the Copyright Act; the Broadcasting Act; and the Telecommunications Act.

I will give you a concrete example related to the question of video on demand. It is the question of music on demand. You will soon be able to get music on demand in two ways. You could get it from the telephone company, which will probably use the same wire that sends video on demand to send you digital music on demand of extremely high quality. The cable industry will be able to do the same thing.

What legislation will apply? Certainly the broadcasting legislation in the case of cable; certainly the telecom legislation in the case of telecom companies; certainly the copyright legislation in the cases of the rights of composers, singers, performers, et cetera; and certainly, if a satellite-to-cable service is involved, the Communications Act will enter into play. These various pieces of legislation will all enter into play.

**The Chairman:** From a policy point of view, are you giving any consideration to drawing all of these individual acts into one or those portions of them that would give protection to Canadian cultural industries so that this area would not be so fragmented?

**Mr. Racine:** No. Convergence is a complex phenomenon. It cannot be dealt with in a single piece of legislation.

[Traduction]

Où *STENTOR* obtiendra-t-elle la programmation qu'elle a l'intention de fournir? Est-ce qu'on s'attendra à ce qu'elle s'assure que le contenu en produits et en services soit dans une certaine mesure canadien?

C'est la question que je vous pose. Lorsque vous avez consenti à exclure la culture d'une importante loi sur les télécommunications comme celle-là, qu'en est-il de la protection qui préoccupe l'ACTRA dans ce paragraphe?

**M. Racine:** La question soulevée par l'ACTRA a trait à la convergence. Selon elle, si le projet de loi ne comprend pas le mot «culture», vous ne serez pas en mesure de faire valoir des questions relatives à la convergence.

Je ne suis pas d'accord. La convergence ne peut être traitée dans le cadre d'un texte législatif unique, qu'il s'agisse d'une loi ou d'un règlement. La convergence signifie que les sociétés de télécommunications ou les sociétés de diffusion par câble seront en mesure de fournir les mêmes services aux consommateurs. Cela ne se produira pas dans l'avenir. Cela s'est déjà produit, et nous devons simplement nous en accommoder. Un texte législatif unique ne règlera pas la question. Il faudra l'enchâsser dans tout un éventail de lois, comme la Loi sur les communications, la Loi sur le droit d'auteur, la Loi sur la radiodiffusion et la Loi sur les télécommunications.

Permettez-moi de vous donner un exemple concret relativement à la question du vidéo sur demande. Il s'agit de la question de la musique sur demande. Vous serez bientôt en mesure d'obtenir sur demande de la musique de deux façons. Vous pouvez l'obtenir de la compagnie de téléphone, qui utilisera probablement le câble qui sert pour transporter les signaux des vidéos sur demande pour vous envoyer de la musique numérique d'une qualité extrêmement élevée. L'industrie de la diffusion par câble sera capable d'en faire autant.

Quelle loi s'appliquera? Il y aura certainement la loi sur la radiodiffusion dans le cas du câble; il y aura certainement la loi sur les télécommunications dans le cas des sociétés de télécommunications; il y aura certainement la loi sur le droit d'auteur dans le cas des droits des compositeurs, chanteurs, interprètes, et cetera; et, si un service de transmission de satellite à câble est en cause, la Loi sur les communications entrera certainement en ligne de compte. Ces divers textes législatifs entreront tous en ligne de compte.

**Le président:** Sur le plan de la politique, avez-vous pensé à refondre toutes ces lois en une seule, ou à tout le moins certaines parties d'entre elles qui donneraient une certaine protection aux industries culturelles canadiennes de façon à ce que ce domaine ne soit pas si fragmenté?

**M. Racine:** Non. La convergence est un phénomène complexe. On ne peut l'enchâsser dans un seul texte législatif.



## [Text]

The Copyright Act will apply to broadcasting. It will also apply to telecommunications. The Radiocommunication Act applies to broadcasting and telecommunications. The case of signals transmitted by fibre optics or satellites or microwaves can relate to broadcasting or telecommunications. You need all of that legislation so capture realities that are extremely complex.

With these four instruments — the Radiocommunication Act, the Broadcasting Act, the Telecommunications Act, and the Copyright Act — you capture the reality from all angles.

The CRTC will have in its hands all the instruments it needs to deal with this reality. It has created the system of cultural support that the whole world now is imitating.

I just came back from overseas. The countries I visited are attempting to install a regulatory system. The model they are following is the Canadian system. They follow it in France; they follow it in Romania; they follow it in Germany. Our system is the first and best ever invented.

In giving this legislation to the CRTC, we are giving the CRTC one more instrument to allow it to control one more facet of the convergence issue.

The problem underlined by ACTRA is real. However, the CRTC will soon have one more powerful tool to deal with that problem.

**The Chairman:** I gather your department is satisfied, given this long process that Senator Graham has reminded you of today and the consultation you have done, that this end product is not a bad product and is one you wish to see become law; is that correct?

**Mr. Racine:** The process has been even longer than appearances suggest.

**The Chairman:** The process was an aside to my question. I was playing with Senator Graham.

My question is this: Are you now satisfied that Bill C-62 is a bill you would like to see passed into law?

**Mr. Racine:** Yes. After seven years of working on it, I can say that it is rather good.

**The Chairman:** I received a letter today from Bud Sherman of the CRTC. He says, *inter alia*, that:

While the CRTC has some concerns remaining with Bill C-26, on balance, we consider the bill as passed by the House of Commons to be vastly improved from the version referred to your committee for pre-study in March

## [Traduction]

La Loi sur les droits d'auteur s'appliquera à la radiodiffusion. Elle s'appliquera aussi aux télécommunications. La Loi sur la radiocommunication s'applique à la radiodiffusion et aux télécommunications. Le cas des signaux transmis par fibre optique ou satellite ou micro-ondes peut concerner la radiodiffusion ou les télécommunications. Il vous faut tous ces textes législatifs pour englober des réalités qui sont extrêmement complexes.

Avec ces quatre instruments — la Loi sur la radiocommunication, la Loi sur la radiodiffusion, la Loi sur les télécommunications et la Loi sur les droits d'auteur — vous englobez la réalité, quel que soit l'angle que vous adoptez.

Le CRTC aura entre les mains tous les instruments qu'il lui faut pour faire face à la réalité. Il a créé un régime de soutien culturel que le monde entier est en trait d'imiter.

Je reviens tout juste d'un voyage outre-mer. Les pays que j'ai visités tentaient de mettre en place un régime réglementaire. Le modèle qu'ils suivent est le régime canadien. On le suit en France, en Roumanie, en Allemagne. Notre régime est le premier et le meilleur qu'on ait jamais inventé.

En donnant ce texte législatif au CRTC, nous lui donnons, une fois de plus, un instrument pour contrôler une autre facette de la question de la convergence.

Le problème souligné par l'ACTRA est réel. Cependant, le CRTC aura bientôt un nouvel outil plus puissant pour faire face à ce problème.

**Le président:** D'après ce que je comprends, votre ministère est convaincu, compte tenu du long processus que le sénateur Graham vous a rappelé aujourd'hui et de la consultation que vous avez faite, que ce produit final n'est pas un mauvais produit et que vous aimeriez en faire une loi; est-ce que je me trompe?

**M. Racine:** Le processus a été plus long qu'il ne paraît.

**Le président:** Le processus était un élément accessoire de ma question. Je me livrais à un petit jeu avec le sénateur Graham.

Ma question est celle-ci: êtes-vous maintenant convaincu que le projet de loi C-62 doit être adopté?

**M. Racine:** Oui. Après sept ans de travail sur ce projet de loi, je puis vous dire qu'il est très bon.

**Le président:** J'ai reçu aujourd'hui une lettre de Bud Sherman, du CRTC. Entre autres, il dit ce qui suit:

Tandis que le CRTC éprouve toujours quelques préoccupations quand au projet de loi C-62, nous estimons, tout bien considéré, que le projet de loi adopté par la Chambre des communes est nettement supérieur à

[Text]

1992. Accordingly, we support its passage as quickly as possible.

Would you concur with Mr. Sherman's sentiments?

**Mr. Racine:** Absolutely.

**Senator Graham:** Either that or you better start looking for a new job.

You are leading the witness, Mr. Chairman. You are dragging him.

**Mr. Racine:** We worked so closely with the CRTC on this bill that sometimes I feel as if it is a co-author of the bill.

**The Chairman:** Other questions?

**Senator Forrestall:** I want to congratulate you. It has been a long, long journey. I remember all too well when it started.

**Mr. Racine:** I should like, in the name of my colleagues, many of whom have worked on this bill for a long time, to thank you and your committee. When we came here a year ago, you treated us well, but you also asked extremely pointed questions. It was the beginning of a process of reshaping and reorienting the bill. Frankly, after that, it was a much better bill. The process started here. I am glad it is over.

**Hon. Senators:** Hear, hear!

**The Chairman:** We are now pleased to welcome representatives of Stentor. Please introduce your fellow associates, Ms Côté O'Hara. Perhaps you would then let us have the benefit of your opening statement before we move to questioning.

**Ms Jocelyne Côté O'Hara, President and CEO, Stentor Telecom Policy Inc.:** Thank you very much, Senator Oliver.

I wish to introduce Mr. Greg van Koughnett, Vice-President, Legal and Corporate Affairs at Stentor Telecom Policy Inc., and Mr. Dale Butler, National Director, Regulatory Affairs.

I thank you very much for inviting us to appear before you. This is an historic moment for a piece of legislation that we in the industry have been waiting for for many decades.

Over a year ago, my colleagues at Stentor and I sat before you at the pre-study stage.

**Senator Graham:** I apologize for interrupting. Do you have a prepared statement that might be circulated?

[Traduction]

la version présentée à votre Comité en mars 1992 à des fins d'examen préliminaire. Par conséquent, nous espérons qu'il sera adopté aussi rapidement que possible.

Êtes-vous d'accord avec les allégations de M. Sherman?

**M. Racine:** Absolument.

**Le sénateur Graham:** Ou vous le faites, ou vous feriez mieux de commencer à chercher un autre emploi.

Vous dirigez le témoin, monsieur le président. En fait, vous allez même jusqu'à le pousser.

**M. Racine:** Nous avons travaillé si étroitement à ce projet de loi avec le CRTC que j'ai parfois l'impression d'en être le coauteur.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions?

**Le sénateur Forrestall:** Je veux vous féliciter. Votre voyage a été long, très long. Je me rappelle trop bien quand il a commencé.

**M. Racine:** J'aimerais, au nom de mes collègues, dont beaucoup travaillent à ce projet de loi depuis longtemps, vous remercier, vous et votre comité. Lorsque nous sommes venus ici il y a un an, vous nous avez bien traités, mais vous nous avez aussi posé des questions extrêmement précises. C'était le début d'un processus de refonte et de réorientation du projet de loi. Franchement, après cela, le projet de loi qui en est sorti était nettement meilleur. C'est ici que tout a commencé. Je suis content que cela soit terminé.

**Des voix:** Bravo!

**Le président:** Nous aurons maintenant le plaisir d'accueillir des représentants de Stentor. Madame Côté O'Hara, veuillez nous présenter vos associés. Peut-être aurez-vous ensuite l'obligeance de nous présenter vos déclarations préliminaires avant que nous passions aux questions.

**Mme Jocelyne Côté O'Hara, présidente et directrice générale, Stentor Telecom Policy Inc.:** Merci beaucoup, sénateur Oliver.

Permettez-moi de vous présenter M. Greg van Koughnett, vice-président du service des affaires juridiques et commerciales chez *Stentor Telecom Policy Inc.*, ainsi que M. Dale Butler, directeur national des affaires réglementaires.

Je vous remercie beaucoup de nous avoir invités à comparaître devant vous. Il s'agit d'un moment historique pour un texte législatif que l'industrie attend depuis de nombreuses décennies.

Il y a plus d'un an, mes collègues chez Stentor et moi-même sommes venus comparaître devant vous à l'étape de l'étude préliminaire.

**Le sénateur Graham:** Je m'excuse de vous avoir interrompue. Avez-vous préparé un document qui pourrait être distribué?



[Text]

**Ms Côté O'Hara:** Yes, we can arrange that.

Over one year ago we appeared before you in the pre-study stage of Bill C-62. We outlined to the committee our view of the direction for telecommunications in Canada and described how the relationship is changing between customers and competitors. The Stentor submission also detailed several amendments and observations which we believed would enhance the bill.

Your committee, Senator Oliver, issued a most excellent and thoughtful report making clear, useful and well-reasoned comments for the minister and the government. As this bill progressed through the house, and during examination by the Standing Committee on Communication and Culture, the committee's pre-study frequently served as the benchmark for subsequent amendments.

L'étude du projet de loi, avec toutes les consultations qui l'ont accompagnée, a été très sérieuse. Nous applaudissons à la diligence des sénateurs et des députés. La nouvelle loi dote cet important secteur de l'activité économique canadienne, celui des télécommunications, d'un cadre pour plusieurs décennies.

Tous les intéressés au domaine des télécommunications canadiennes, y compris les actionnaires de Stentor, ont eu comme jamais par le passé la possibilité de participer à l'étude du projet de loi C-62.

Je tiens aussi à féliciter le ministre, le personnel de son cabinet et du ministère pour l'ouverture d'esprit et l'attention dont ils ont fait preuve à l'égard des opinions exprimées par les divers intervenants. Nous avons tous profité d'un véritable esprit de collaboration entre les élus, le ministère des Communications, les responsables de la réglementation et les participants de l'industrie. Je suis fermement convaincue que toutes les parties concernées ont eu conscience de l'importance que revêt pour le Canada la nouvelle Loi sur les télécommunications et de la nécessité de l'adopter rapidement.

After the Senate pre-study, House committee hearings and clause-by-clause review, the question arises; do we have a better bill as the result? You have heard others say it and we will say it too: Yes, we do.

I would like to take this opportunity to describe how this bill will lead our industry into the next century.

A great deal has been said about the need for all participants to recognize the fundamental changes underway in Canadian telecommunications and throughout the world. This change, senators, is the basic and absolute transformation of

[Traduction]

**Mme Côté O'Hara:** Oui, c'est possible.

Il y a plus d'un an, nous avons comparu devant vous dans le cadre de l'étude préliminaire du projet de loi C-62. Nous avons fait part au comité de notre point de vue au sujet de l'orientation à donner aux télécommunications au Canada et décrit la transformation des relations entre les consommateurs et les concurrents à laquelle nous assistons. Dans le mémoire de Stentor, nous avons également présenté en détail quelques amendements et observations qui, à notre avis, auraient pour effet de parfaire le projet de loi.

Votre comité, sénateur Oliver, a rendu public un rapport à la fois excellent et réfléchi contenant des commentaires utiles et mûrement pesés à l'intention du ministre et du gouvernement. Dans le cadre du cheminement du projet de loi devant la Chambre et de l'examen auquel s'est livré le Comité permanent des communications et de la culture, l'étude préliminaire du comité a fréquemment servi de pierre d'angle à la définition de nouvelles modifications.

The bill and all the consultations that went with it received the most scrupulous attention. We applaud the diligence of senators and MPs both. The new bill gives this important sector of Canadian economic activity a framework that should suffice for several decades.

Everyone with an interest in telecommunications in Canada, including Stentor's shareholders, have had as never before the opportunity to participate in the study of Bill C-62.

I would also like to congratulate the minister, the minister's staff and the personnel of the department on their open-mindedness and the attention they gave the views expressed by the various intervenors. We all benefited from a true spirit of co-operation among elected representatives, the Department of Communications, the regulatory officials and industry. I am firmly convinced that all parties were well aware of the importance for Canada of the new Telecommunications Act and of the need to pass it quickly.

Après l'étude préliminaire du Sénat, les audiences du comité de la Chambre et l'examen article par article, la question suivante s'est posée: le projet de loi a-t-il véritablement été amélioré? D'autres l'ont dit, et nous le dirons également: «oui, c'est bien le cas.»

J'aimerais profiter de l'occasion pour indiquer comment le projet de loi fera passer notre industrie dans le siècle prochain.

On a beaucoup parlé de la nécessité pour tous les participants de reconnaître les transformations fondamentales en cours dans le domaine des télécommunications, aussi bien au Canada que dans le monde entier. Cette transformation



## [Text]

telecommunications from a regulated monopoly to widespread competition in service provision.

In our presentations to the Senate and House committees, Stentor emphasized the importance of streamlining the regulatory regime to permit Stentor and other players to compete more effectively to enable market forces to make decisions, not only in Canada but also with the major world telecommunications companies.

Let me provide you with some recent examples of the changing nature of competition in this global marketplace. I want to underscore the point that all Canadian carriers must be competitive in both domestic and international service provisioning.

Earlier this month, as you may have read, British Telecom announced a \$4.3 billion investment in MCI Communications, the second-largest long-distance carrier in the U.S. and I believe the fourth in the world. MCI's annual revenues of \$10 billion are roughly equivalent to all the revenues of all the Stentor companies in Canada. When asked why MCI would enter such an arrangement, Daniel Akerson, president of MCI, replied that MCI could not go it alone against AT&T in the international market. A company with revenues of \$10 billion could not go it alone in the international marketplace. That is worthy of note.

William Esrey, president of Sprint, the third largest long distance carrier in the United States, admitted to actively seeking alliances with telecommunication companies in France, Germany or Italy in order to enter the international marketplace.

Robert Allen, chairman of AT&T, was recently quoted in the *Wall Street Journal*. In reference to AT&T's domestic and foreign outlook, Mr. Allen said, "Competitors will cry about anything...but the 'poor-little-me phenomenon' isn't relevant anymore...I can't be worried about anti-trust matters when competition is fierce...our challenge is to stay ahead."

The most recent Sunday edition of the *New York Times* reports the forthcoming major alliance between America's largest entertainment company, Time Warner; the largest cable company, Tele-Communications Inc; and the largest software company, Microsoft. The news article goes on to say that the venture will lead the way in establishing a

## [Traduction]

fondamentale et absolue, sénateurs, se résume ainsi: les télécommunications, qui faisaient l'objet de monopole réglementé, s'ouvrent maintenant à la concurrence élargie, en ce qui a trait à la prestation de services.

Dans ses présentations devant les comités du Sénat et de la Chambre, Stentor a mis en relief l'importance que revêt la rationalisation du régime réglementaire, rationalisation qui permettra à Stentor et à d'autres intervenants de se livrer plus efficacement au jeu de la concurrence et aux forces du marché de prendre des décisions, non seulement au Canada, mais aussi au sein des principales sociétés de télécommunications du monde.

Permettez-moi de vous souligner certains exemples récents de la nature changeante de la concurrence au sein du marché mondial. Je veux souligner que tous les transporteurs canadiens doivent se montrer concurrentiels aussi bien sur la scène intérieure que sur la scène internationale, en ce qui a trait à la prestation de services.

Plus tôt ce mois-ci, comme vous l'avez peut-être lu, *British Telecom* a annoncé des investissements de 4,3 milliards de dollars dans *MCI Communications*, la deuxième société offrant des services d'interurbains en importance aux États-Unis et, je crois, la quatrième au monde. Les recettes annuelles de MCI, qui s'établissent à 10 milliards de dollars, correspondent environ à l'ensemble des revenus des sociétés Stentor au Canada. Lorsqu'on lui a demandé pourquoi MCI avait conclu un tel accord, Daniel Akerson, président de MCI, a répliqué que la société ne pouvait affronter seule AT&T sur le marché international. Une société dont les recettes se chiffrent à 10 milliards de dollars ne pouvait seule faire face à la concurrence internationale. Voilà qui mérite d'être signalé.

William Esrey, président de Sprint, la troisième société offrant des services d'interurbain aux États-Unis en importance, a admis chercher activement à conclure des alliances avec des sociétés de télécommunications en France, en Allemagne ou en Italie pour pouvoir pénétrer le marché international.

Le *Wall Street Journal* a récemment cité des propos tenus par Robert Allen, président de AT&T. Faisant référence à la situation de AT&T sur la scène intérieure et sur la scène étrangère, M. Allen a déclaré ce qui suit: «Les concurrents se plaignent de tout... mais le syndrome du «pauvre moi» ne s'applique plus; je ne peux me préoccuper des questions relatives aux dispositions antitrust au moment où la concurrence est des plus féroce... le défi que nous devons relever consiste à conserver notre avance.»

Dans sa plus récente édition du dimanche, le *New York Times* annonce l'alliance prochaine et déterminante de la plus importante société américaine spécialisée dans l'industrie du divertissement, Time Warner, de la plus importante société de diffusion par câble, Tele-Communications Inc. et de la plus importante société du domaine des logiciels, Microsoft.

# [Text]

standard for the transmission of a coming generation of interactive programs. This alliance, the newspaper reported, will likely expand later to include a number of regional Bell operating companies. Last month, U.S. West, a regional telephone company, announced its \$2.5 billion U.S. investment in Time Warner to build advanced cable and information networks.

As you know, last year Stentor announced its alliance with MCI Communications to develop and deliver portfolios of seamless advanced intelligent network services more rapidly to customers in the U.S. and Canada.

This bill goes a long way to equipping Canadian industry participants with the necessary telecommunications statutory framework for global competition.

We have seen enormous changes in the domestic telecommunication industry in Canada in these past few years. We have seen the CRTC's decision to introduce long-distance competition to Canada. Unitel has established an alliance with the largest telecommunications company in the world. Canadian cable companies are poised to use their extensive networks to offer telecommunication services and vice versa. We now have over 60 resellers of telecommunication services in Canada. There have been significant reductions in long-distance tolls for business and residential customers in Canada. Customers now have an enormous variety of telecommunication services and new technologies both here and for the future in both wireless and wireline.

In December, 1992, the federal regulator issued a telecom public notice to review and consider alternative regulatory frameworks for the delivery of basic telephone service to Canadians. Stentor, on behalf of its owner companies which are subject to decision 92-12 on long-distance competition, has proposed to the CRTC various regulatory alternatives that would both protect consumer interests and permit telephone companies to operate more efficiently in competitive markets.

# [Traduction]

L'article du journal indique plus loin que l'entreprise conjointe indiquera le voie à suivre en ce qui a trait à l'établissement d'une norme pour la transmission de la future génération de programmes interactifs. Cette alliance, a souligné le journal, devrait plus tard s'élargir pour inclure un certain nombre de sociétés régionales en exploitation de Bell. Le mois dernier, U.S. West, une société régionale spécialisée dans le domaine de la téléphonie, a annoncé qu'elle avait investi 2,5 milliards de dollars américains dans la société Time Warner pour la construction de réseaux de câblodiffusion et d'information avancés sur le plan technologique.

Comme vous le savez, la société Stentor a annoncé l'année dernière qu'elle s'était alliée à MCI Communications pour concevoir et offrir plus rapidement aux consommateurs des États-Unis et du Canada un ensemble de services réseaux intégrés intelligents et avancés sur le plan technologique.

Le projet de loi fait beaucoup pour garantir aux intervenants de l'industrie canadienne le cadre réglementaire nécessaire en ce qui touche les télécommunications, dans le contexte de la concurrence mondiale.

Au cours des dernières années, nous avons assisté à d'énormes changements au sein de l'industrie nationale des télécommunications au Canada. Le CRTC a décidé d'autoriser la concurrence au Canada en ce qui a trait au service d'interurbain. Unitel a conclu une alliance avec la plus importante société de télécommunications au monde. Des sociétés canadiennes de câblodiffusion ont la ferme intention d'utiliser les réseaux étendus dont elles disposent pour assurer les services de télécommunication et vice versa. Au Canada, il y a maintenant 60 revendeurs de services de télécommunication. Les entreprises et les consommateurs du Canada ont bénéficié de réductions marquées des tarifs d'interurbain. Les consommateurs peuvent maintenant compter sur un très grand éventail de services et de nouvelles technologies en matière de télécommunications, que ce soit dans le domaine de la diffusion par câble ou sans câble. Ces technologies et ces services, offerts maintenant, sont également un gage d'avenir.

En décembre 1992, le gouvernement fédéral, qui est chargé de la réglementation, a émis un avis public relatif aux télécommunications: il y annonçait son intention d'examiner et de considérer de nouveaux cadres réglementaires pour la prestation des services téléphoniques de base aux Canadiens. Stentor, au nom des sociétés qui la possèdent et qui sont assujetties à la décision 92-12 au sujet de la concurrence dans le domaine des interurbains, a proposé au CRTC diverses solutions en matière de réglementation, solutions qui protégeraient à la fois les intérêts des consommateurs et permettraient aux sociétés du domaine de la téléphonie d'exercer leurs activités plus efficacement au sein des marchés concurrentiels.



[Text]

I would like to address several specific provisions within the bill. First, Stentor strongly believes that under this bill the CRTC retains all the requisite and important powers necessary to safeguard the public interest. Stentor endorses the exemption and forbearance powers within the bill. Granting the regulator the ability to forbear from regulation in competitive markets is an absolute necessity in the evolution toward competition in the provision of telecommunication services.

Stentor is particularly pleased with the addition of the presumption of forbearance where effective competition exists for a class of service.

Stentor supports efforts to increase CRTC scrutiny over unsolicited telecommunications transmissions. Strengthening the regulators' ability to control such transmissions addresses many of the concerns recently expressed in public hearings and elsewhere about the personal privacy of customers as well as the environmental impact from unsolicited fax transmissions.

We are pleased to see time limits now applied to CRTC tariff filing decisions. We trust, however, that the CRTC will not overly use their ability to extend decision time limits.

Stentor is heartened to see regional considerations addressed in the bill's policy objectives. While this bill represents national legislation, Canada's geography, demography and historical market evolution must be accommodated by recognizing various regional sensitivities in this country.

We are also gratified that the government has chosen to acknowledge the primary role of market forces in the provision of telecommunication services. The policy objectives recognize that market forces are successful only when efficient and effective regulation exists. Our evidence to the CRTC's alternative regulatory framework proceeding has proposed a number of regulatory streamlining options which we believe reflect this objective.

Stentor is gratified that the government has reached beyond agreements with the provinces of Manitoba and Saskatchewan concerning federal regulatory jurisdiction in those provinces.

[Traduction]

J'aimerais maintenant aborder certaines dispositions précises du projet de loi. Premièrement, Stentor croit fermement que le CRTC, en vertu du projet de loi, conserve tous les outils et les pouvoirs importants lui permettant de garantir l'intérêt du public. Stentor appuie les pouvoirs relatifs à l'exemption et à l'abstention que contient le projet de loi. Dans le contexte de l'évolution vers la concurrence, en ce qui touche la prestation de services de télécommunication, le fait d'accorder à l'organisme de réglementation la capacité de surseoir à l'application des règlements, au sein de marchés concurrentiels, représente une nécessité absolue.

Stentor se réjouit tout particulièrement de l'ajout des dispositions relatives à la présomption d'abstention, dans tous les cas où une concurrence réelle s'applique à une catégorie de service.

Stentor appuie les efforts visant à accroître les pouvoirs de surveillance qu'exerce le CRTC en ce qui a trait, dans le domaine des télécommunications, aux transmissions non sollicitées. Le renforcement de la capacité du pouvoir de réglementation de contrôler de telles transmissions s'attache à nombre de préoccupations récemment exprimées dans le cadre d'audiences publiques et ailleurs au sujet de la vie privée des consommateurs aussi bien que des répercussions sur l'environnement des transmissions non sollicitées par télécopieur.

Nous sommes heureux de constater que des limites de temps s'appliquent maintenant aux décisions du CRTC relatives aux demandes d'établissement de tarif. Cependant, nous espérons que le CRTC n'abusera pas de sa capacité de prolonger les limites de temps qui s'appliquent à ses décisions.

Stentor se réjouit également de voir que les questions régionales sont prises en considération dans les objectifs de politique du projet de loi. Même si le projet de loi constitue un texte législatif national, on doit tenir compte de la géographie, de la démographie et de l'évolution des marchés du Canada en reconnaissant qu'il existe, au sein du pays, diverses sensibilités régionales.

Nous sommes de plus heureux de constater que le gouvernement a choisi de reconnaître le rôle de premier plan que jouent les forces du marché dans la prestation de services de télécommunication. Les objectifs de politique reconnaissent ainsi que les forces du marché ne peuvent donner de bons résultats que lorsqu'une réglementation efficiente et efficace est en place. Dans le cadre du témoignage que nous avons présenté à l'occasion des audiences du CRTC au sujet d'un nouveau cadre de réglementation, nous avons proposé un certain nombre de choix en matière de réglementation qui, à notre avis, vont dans le sens de cet objectif.

Enfin, Stentor se réjouit de voir que le gouvernement est allé au-delà des accords conclus avec le Manitoba et la Saskatchewan au sujet de la compétence du gouvernement fédéral en matière de réglementation dans ces provinces.



[Text]

There is, however, one clause that creates lingering concern for some of my shareholders. Clause 33 provides an unprecedented express statutory authority to an economic regulator to treat earnings of a regulated carrier as earnings of the carrier itself. We trust that the CRTC will exercise prudence in its interpretation and use of this provision restricting it to a codification of the CRTC's current practice. We are pleased to note that the Minister of Communication, by letter to us of June 8, 1993, has expressed the view that this provision should be used sparingly by the CRTC.

Senators, please accept my thanks for this opportunity to appear before you this evening and for the work you have done to date. I congratulate you on your work. Your committee has substantially shaped this telecommunication legislation. We are truly confident that it will benefit all Canadians, whether they are customers or carriers, for many years to come. We will be pleased to answer your questions.

**The Chairman:** Thank you very much for your excellent presentation. I was particularly interested that you talked about AT&T and MCI and put in perspective just what this telecommunications act in Canada will do vis-à-vis what other countries are doing.

One paragraph in your report struck me and I would like you to elaborate on it. On page 5 you say:

We are pleased to see time limits now applied to CRTC tariff filing decisions. We trust, however, the CRTC will not overly use their ability to extend decision time limits.

There are time limits there, but you seem to think that there are not time limits. Can you tell us more specifically what you are referring to? Is this a mistake?

**Ms Côté O'Hara:** No. We did not, of course, get the time limits we sought. We in the industry believed that there had to be a much tighter time frame related to tariff approvals. The recommendation of 45 days which came from this committee was thereafter adjusted to include the right for the CRTC, after 45 days, to notify that there would be a proceeding. So there is a stretch part to this 45 days. It is that which we raise as a concern, but we recognize that the regulator must be satisfied in the process of approval. We are,

[Traduction]

Toutefois, il y a un article qui cause chez certains de mes actionnaires une préoccupation qui persiste encore. L'article 33 fournit à un organisme de réglementation économique un pouvoir exprès sans précédent en matière de réglementation: ce dernier peut considérer les gains d'un transporteur assujéti à la réglementation comme les gains du transporteur lui-même. Nous croyons que le CRTC agira avec prudence dans l'interprétation et dans l'utilisation de cette disposition, et qu'il la traitera comme une codification de ses pratiques actuelles. Nous sommes heureux de constater que le ministre des Communications, dans une lettre datée du 8 juin 1993 qu'il nous a fait parvenir, s'est dit d'avis que le CRTC ne devrait avoir recours à cette disposition qu'avec parcimonie.

Sénateurs, je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de comparaître devant vous ce soir ainsi que du travail que vous avez accompli jusqu'à ce jour. Je vous félicite de votre travail. Votre comité a contribué de façon significative au façonnement de ce texte législatif concernant les télécommunications. Nous croyons fermement qu'il se révélera bénéfique pour tous les Canadiens, qu'il s'agisse des consommateurs ou des transporteurs, pour les années à venir. Nous serons heureux de répondre à vos questions.

**Le président:** Merci beaucoup de votre excellente présentation. J'ai été particulièrement intéressé par le fait que vous avez parlé de AT&T et de MCI et que vous avez situé ce que fera cette loi sur les télécommunications au Canada dans le contexte de ce que font les autres pays.

L'un des paragraphes de votre rapport m'a frappé et j'aimerais que vous nous donniez davantage de détails à ce sujet. À la page 5, vous écrivez:

Nous sommes heureux de constater que des limites de temps s'appliquent maintenant aux décisions du CRTC relativement à une demande d'établissement de tarif. Cependant, nous croyons que le CRTC n'abusera pas de sa capacité de prolonger les limites de temps qui s'appliquent à ses décisions.

Des limites de temps sont en place, mais vous semblez croire qu'il n'y en a pas. Pouvez-vous nous dire plus précisément à quoi vous faisiez référence? S'agit-il d'une erreur?

**Mme Côté O'Hara:** Non. Bien entendu, nous n'avons pas obtenu les limites de temps que nous recherchions. Nous, de l'industrie, croyons que l'approbation des tarifs devrait être assujéti à un calendrier beaucoup plus rigoureux. La recommandation qu'a faite le comité, soit un délai de 45 jours, a par la suite été ajustée pour conférer au CRTC le droit, après 45 jours, de signifier qu'une audience sera tenue. Ainsi, le délai de 45 jours peut être étiré. Nous avons souligné que ce délai était pour nous préoccupant, mais nous avons reconnu que le

[Text]

however, concerned about the frequency of the use of that extended period.

**The Chairman:** To notify that there may be a proceeding?

**Ms Côté O'Hara:** Perhaps Mr. van Koughnett can give more precision about how that is expected to function.

**Mr. Greg van Koughnett, Vice-President, Legal and Corporate Affairs, Stentor:** Thank you very much. Clause 26 of the bill contemplates that the CRTC will, in the normal course of events, process a tariff filing within 45 business days from the date of filing. The sanction that is accorded in clause 26 to a failure of the CRTC to adhere to this deadline is that it must, pursuant to paragraph 26(c), make public written reasons why the commission has not acted under paragraph (a) or (b) and specify the period of time within which the commission intends to do so.

In our respectful opinion, it would have been preferable for the sanction to include not merely that the commission must insert a clause in a public notice calling for public comment that it wishes to investigate the matter further and is calling for public process, but rather to have the tariffs come into force. We made that submission before the subcommittee of the House of Commons committee.

**The Chairman:** Was there a reason given why it was not accepted?

**Mr. van Koughnett:** No formal reason was given, but it was the view of the department and the CRTC that such a sanction was one step too Draconian. The context in which our suggestion was made was perhaps lost, I must admit however, Mr. Chairman. In the majority of economic regulators throughout North America the scheme that is contemplated for interference by the regulator with tariffs is known as a negative disallowance scheme. That term of art means that once a tariff is filed with the regulator it comes into force. The regulator then has the opportunity to scrutinize the tariff, and modify the tariff if it so desires, while at the same time customers have the benefit of the innovative service offering or the innovative pricing structure actually being in place.

Under what would have been, in our respectful submission, an ideal clause 26, there would have been a compromise between the current positive approval scheme and such a negative disallowance scheme. The commission would have been accorded a number of days, for example, 45 business days as specified in clause 26, to scrutinize the tariff, but if no decision had yet been rendered the tariff would come into

[Traduction]

processus d'approbation doit satisfaire l'organisme de réglementation. Cependant, la fréquence du recours à cette période prolongée demeure pour nous préoccupante.

**Le président:** Vous faites référence à l'annonce de la tenue d'une audience?

**Mme Côté O'Hara:** Peut-être M. van Koughnett pourra-t-il vous donner plus de précisions au sujet du fonctionnement attendu.

**M. Greg van Koughnett, vice-président, Affaires juridiques et corporatives, Stentor:** Merci beaucoup. L'article 26 du projet de loi prévoit que le CRTC traitera, dans une situation normale, une demande d'établissement de tarif dans les 45 jours ouvrables suivant la date du dépôt de la demande. La sanction prévue aux termes de l'article 26, au cas où le CRTC serait incapable de respecter cette échéance, est que l'organisme, conformément à l'alinéa 26c), devra expliquer publiquement et par écrit pourquoi il n'a pas respecté les alinéas a) ou b) et indiquer pendant combien de temps la situation devrait se prolonger.

À notre humble avis, il aurait été préférable que la sanction oblige non seulement la commission à indiquer, dans un avis public sollicitant des commentaires, qu'elle souhaite enquêter plus à fond sur une question et qu'elle demande la tenue d'une procédure publique, mais que les tarifs entrent en vigueur. C'est ce que nous avons soutenu devant le sous-comité du comité de la Chambre des communes.

**Le président:** A-t-on expliqué les motifs du refus?

**M. van Koughnett:** On n'a donné aucune raison officielle, mais le ministère et le CRTC étaient d'avis qu'une telle sanction était un peu trop draconienne. Monsieur le président, je dois toutefois admettre que le contexte dans lequel nous avons fait notre suggestion a peut-être été perdu de vue. Chez la plupart des organismes de réglementation économique de l'Amérique du Nord, le modèle envisagé, en ce qui concerne les interventions de l'organisme réglementaire dans les affaires touchant les tarifs, est connu comme le «rejet négatif». Cette expression recherchée signifie qu'une fois qu'une demande de tarif est présentée à l'organisme de réglementation, elle entre en vigueur. L'organisme de réglementation a alors l'occasion d'examiner le tarif et de le modifier, si telle est sa volonté, pendant que les consommateurs bénéficient de l'offre d'un service novateur ou de l'existence d'une structure de tarification innovatrice.

En vertu de ce qui aurait été, à notre humble avis, un article 26 idéal, un compromis entre le modèle actuel d'approbation positive et un tel modèle de rejet négatif aurait été établi. Le conseil aurait alors disposé d'un certain nombre de jours, par exemple 45 jours ouvrables, conformément à l'article 26, pour examiner le tarif. Toutefois, si une décision n'avait pas été rendue dans le délai prescrit, le tarif serait entré en vigueur. La



[Text]

force. The net effect would simply be that in this increasingly rapid pace of changes to the telecommunications industry the customers would have the opportunity to benefit from innovations that are developed by the Stentor companies and other wireline carriers, while at the same time the public process could ensure that all interested parties have the opportunity to participate fully.

**The Chairman:** Thank you very much. Senator Graham, I did not mean to take away from your time but that paragraph stood out like a sore thumb.

**Senator Graham:** Yes, it did with me too.

Your brief has covered most of the questions that I might have asked. You say that you support the bill and that you are pleased. Obviously you are very pleased.

I have one question. If I recall correctly, Stentor was looking for a so-called presumption of forbearance in the bill, that is the clause that would say CRTC "shall" rather than "may" stop regulating in areas where sufficient competition exists rather than allowing the commission complete discretion as to whether it stopped regulating in these circumstances.

Is this a fair interpretation, in your view, in terms of the presumption of forbearance, and did you get what you were seeking under the present wording of Bill C-62?

**Ms Côté O'Hara:** We feel much more comfortable. We recognize that scrutiny of the large companies will always be extensive, but we see wording in this legislation that provides for recognition of the rapid changes that are taking place and appropriate scrutiny and forbearance where appropriate.

We consider that the areas of possible forbearance from regulation would be some of the highly competitive pieces of the business that currently exist; the terminal equipment, for example, and the private-line market which has been competitive for some almost ten years now. We believe that this is a good clause at this time and that it will work well for all carriers.

**Senator Graham:** Are you satisfied now that we do indeed have, at long last, a truly national telecommunications policy?

**Ms Côté O'Hara:** That is a very interesting question. As a policy maker myself, I operate a unit that is a new creature of the phone industry to help them develop policy for themselves. There are varying forms of policy. In my view, it is on a spectrum. I would suggest that this is an excellent

[Traduction]

mesure aurait eu pour effet net que, dans le contexte du rythme de plus en plus rapide des changements qu'on observe dans l'industrie des télécommunications, les consommateurs auraient eu le privilège de bénéficier des innovations qui sont mises au point par les sociétés Stentor et d'autres transporteurs par câble, tandis que, simultanément, la procédure publique aurait donné à toutes les parties intéressées une occasion de participer pleinement.

**Le président:** Merci beaucoup. Sénateur Graham, je n'avais nullement l'intention d'empiéter sur le temps qui vous est imparti, mais ce paragraphe m'a singulièrement frappé.

**Le sénateur Graham:** Oui, il m'a frappé aussi.

Dans votre mémoire, vous avez répondu à la plupart des questions que j'aurais voulu poser. Vous dites que vous appuyez le projet de loi et que vous en êtes satisfaits. De toute évidence, vous en êtes très satisfaits.

J'ai une question. Si je me rappelle bien, Stentor cherchait à obtenir une prétendue présomption d'abstention dans le projet de loi, c'est-à-dire un article qui stipulerait que le CRTC «cessera» plutôt que «pourrait cesser» de réglementer les secteurs où existe une concurrence suffisante. Ainsi, le Conseil ne pourrait pas, à son entière discrétion, déterminer s'il convient de cesser de réglementer dans de telles circonstances.

À votre avis, s'agit-il d'une interprétation juste, en ce qui touche la présomption d'abstention, et la présente formulation du projet de loi C-62 correspond-elle à ce que vous recherchez?

**Mme Côté O'Hara:** Nous nous sentons beaucoup plus à l'aise. Nous admettons que la surveillance des grandes sociétés sera toujours beaucoup plus étroite, mais nous constatons, dans le texte législatif, des formulations qui prévoient la reconnaissance des transformations rapides qui se produisent, de la surveillance appropriée et de l'abstention, lorsque celle-ci se révèle pertinente.

Nous considérons que les secteurs où l'on pourrait peut-être surseoir à l'application de la réglementation ont trait aux produits hautement concurrentiels des entreprises qui existent déjà: le marché des équipements terminaux, par exemple, et des dispositifs d'appel sélectif, qui sont concurrentiels depuis près de dix ans. Au moment où l'on se parle, nous croyons qu'il s'agit d'un bon article et qu'il s'appliquera bien à tous les transporteurs.

**Le sénateur Graham:** Êtes-vous heureux du fait que nous disposions enfin d'une véritable politique nationale en matière de télécommunications?

**Mme Côté O'Hara:** C'est une question très intéressante. Étant moi-même chargée d'élaborer des politiques, j'exploite une unité qui constitue un nouvel avatar de l'industrie de la téléphonie: mon rôle consiste à l'aider à élaborer des politiques pour elle-même. Il existe diverses formes de politique. À mon



[Text]

framework for this decade, but it will always be in a state of evolution. The objectives at the front do make a very impressive list of important objectives which we share. The aspects of the new role to be played by the regulator versus the government is an important piece of government policy. This is a significant step forward in telecommunications policy for Canada.

**Senator Graham:** But Mr. Racine's work is not over.

**Ms Côté O'Hara:** Precisely.

**Senator Graham:** On that particular note, I have been on committees before which Mr. Racine and his colleagues have appeared on many occasions. Mr. Chairman, perhaps it would be an appropriate time for me, on behalf of everyone, although perhaps that responsibility more appropriately lies with the chairman, to congratulate them and thank them very much for the excellent work they have done. I think it is a splendid piece of work as well.

**Ms Côté O'Hara:** I would also like to indicate our thanks for the work done.

**Senator Graham:** I have no further questions.

**Senator Forrestall:** To treat this lightly, I gather you are concerned about clause 33. Your expression of that concern is intended more to alert the CRTC. You do not really expect us to do anything about it, you are just using us. On that note, let me conclude this.

**Senator Perrault:** Although it is unusual for me, I am speechless.

**Senator Sylvain:** I am happy with everything. Thank you.

**The Chairman:** I have a question. I know that Stentor was in the room when I put this question to Mr. Racine. I will not read again from the letter I got from ACTRA.

Is Stentor going to be controlled by Canadian content rules when you proceed, as suggested by the *Globe and Mail* article of May 26, for video on demand?

**Ms Côté O'Hara:** I was indeed in the room and I listened attentively to what Mr. Racine said. I commend him for having reflected very accurately the environment and the mixture of legislations that will come into play. Regarding our industry, I did appear on behalf of the phone industry at the cable structural hearings where it was announced that there is a new world unfolding with satellites and land lines,

[Traduction]

sens, elles s'inscrivent dans un spectre. Je dirais qu'il s'agit d'un excellent cadre pour la présente décennie, mais que ce cadre sera toujours en constante évolution. Les objectifs énoncés d'entrée de jeu constituent une liste des plus impressionnantes d'objectifs importants que nous partageons. Les aspects du nouveau rôle que jouera l'organisme de réglementation par rapport au gouvernement constituent un important élément de la politique gouvernementale. Pour ce qui est de la politique des télécommunications au Canada, il s'agit d'un important pas en avant.

**Le sénateur Graham:** Mais le travail de M. Racine n'est pas terminé.

**Mme Côté O'Hara:** Précisément.

**Le sénateur Graham:** Sur ce point particulier, j'ai siégé à des comités devant lesquels M. Racine et ses collègues ont comparu à de nombreuses reprises. Monsieur le président, il conviendrait peut-être que je prenne la liberté, au nom de tous, de les féliciter et de les remercier chaleureusement de l'excellent travail qu'ils ont accompli, même si cette responsabilité incombe peut-être plutôt au président. Je pense qu'ils ont accompli un travail splendide.

**Mme Côté O'Hara:** J'aimerais également les remercier du travail qu'ils ont accompli.

**Le sénateur Graham:** Je n'ai pas d'autres questions.

**Le sénateur Forrestall:** Pour employer un euphémisme, je dirais que vous êtes préoccupée par l'article 33. Si vous avez exprimé cette préoccupation, c'est plutôt pour alerter le CRTC. Vous ne vous attendez pas vraiment à ce que nous fassions quoi que ce soit à ce propos, vous vous servez simplement de nous. Sur ce, je conclus mes propos.

**Le sénateur Perrault:** Contrairement à mon habitude, les mots me manquent.

**Le sénateur Sylvain:** Le tout me donne entière satisfaction. Merci.

**Le président:** J'ai une question. Je sais que les représentants de Stentor étaient dans la salle lorsque j'ai posé cette question à M. Racine. Je ne relirai pas la lettre que j'ai reçue de l'ACTRA.

La société Stentor sera-t-elle régie par les règles concernant le contenu canadien des émissions lorsque vous mettrez sur pied, ainsi que le laisse entendre l'article du *Globe and Mail* du 26 mai, la présentation de vidéos sur demande?

**Mme Côté O'Hara:** Je me trouvais dans la salle et j'ai écouté attentivement ce que M. Racine a dit. Je le félicite pour avoir été en mesure de traduire très précisément le contexte et l'agencement des textes législatifs qui seront mis en cause. En ce qui concerne notre industrie, j'ai comparu au nom de l'industrie de la téléphonie à l'occasion des audiences sur la structure de la câblodiffusion. C'est alors qu'on a annoncé le

[Text]

and there will be 150 channels in a house. We are there saying, "We want to play too".

The convergence of technology is occurring very rapidly. There are strengths in both the cable and the phone industry. Neither has all the goods. We are pleased that the CRTC has indicated that it wishes to see cooperation as a result. They will still be in the middle, as Mr. Racine well detailed, of the development of the whole range of new services, and the cultural concern will be covered.

The cultural question does relate to this. The phone industry has lived with a social contract for a long time. It is prepared to continue in that social contract. That objective is clearly stated in Part VII of the bill. In addition to that is the important consideration which is known as regional sensitivities. There is very little likelihood that culture will not be part and parcel of the connection between the social, economic and regional concerns that we have had to face as we evolve into new services, and the cultural community in Canada will benefit.

**The Chairman:** Thank you very much. We appreciate your appearance here and we appreciate your support for the bill.

**Ms Côté O'Hara:** Thank you, senators. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Honourable senators, with regard to the agenda for the day, Mr. Robert has been in touch with the Alliance of Canadian Cinema, Television and Radio Artists. What is their status?

**Mr. Denis Robert, Clerk of the Committee:** I have not reached them yet, senator.

**The Chairman:** Could you put on the record their status as a witness this afternoon.

**Mr. Robert:** They asked to appear before the committee. We invited them to appear. They should have been here by now or close to 7 o'clock.

**The Chairman:** What is your wish?

**Senator Sylvain:** I am not going to wait for them.

**Senator Forrestall:** If they are coming, we will wait five minutes, but I do not think we should wait indefinitely if we do not know whether they are coming.

**Senator Graham:** I have another engagement at 6:30, and it is that time now.

**Senator Sylvain:** What time were they scheduled to appear?

[Traduction]

déploiement d'un nouveau monde dans lequel les satellites et les lignes terrestres interviendront. Les foyers auront ainsi accès à 150 chaînes. Nous disons: «Nous voulons jouer aussi.»

Le convergence des technologies se produit très rapidement. Les industries de la câblodiffusion et de la téléphonie ont chacune leurs points forts. Ni l'une ni l'autre n'a tout à offrir. Nous sommes heureux de savoir que le CRTC s'attend à ce que la coopération résulte du processus. Comme M. Racine l'a bien expliqué, ils se trouveront au beau milieu de la conception de l'éventail complet des nouveaux services, et les préoccupations culturelles seront prises en considération.

La question culturelle est liée à tout cela. L'industrie de la téléphonie, depuis longtemps, remplit les conditions d'un contrat social. Elle est disposée à continuer de remplir les conditions de ce contrat social. L'objectif est clairement énoncé dans la Partie VII du projet de loi. De plus, on doit tenir compte de l'importante question des sensibilités régionales. Il est fort peu probable que la culture ne fera pas partie intégrante des liens entre les préoccupations sociales, économiques et régionales auxquelles nous sommes confrontés à mesure que nous mettons en place les nouveaux services, et la communauté culturelle canadienne en tirera profit.

**Le président:** Merci beaucoup. Nous apprécions à leur juste valeur votre comparution et votre appui au projet de loi.

**Mme Côté O'Hara:** Merci, sénateurs. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Honorables sénateurs, en ce qui a trait à l'ordre du jour, M. Robert a été en contact avec l'*Alliance of Canadian Cinema, Television and Radio Artists*. Qu'en est-il exactement?

**M. Denis Robert, greffier du comité:** Sénateur, je ne les ai pas encore rejoints.

**Le président:** Pourriez-vous les consigner comme témoins dans le procès-verbal de cet après-midi?

**M. Robert:** Ils ont demandé à comparaître devant le comité. Nous les avons invités à comparaître. Ils devraient se trouver ici maintenant ou aux environs de 19 h.

**Le président:** Quelles sont vos intentions?

**Le sénateur Sylvain:** Je ne vais pas les attendre.

**Le sénateur Forrestall:** S'ils viennent, nous pourrions attendre cinq minutes, mais je ne pense pas que nous devrions attendre indéfiniment, étant donné que nous ne savons pas s'ils viendront.

**Le sénateur Graham:** J'ai un autre engagement à 18 h 30, et il est 18 h 30.

**Le sénateur Sylvain:** À quelle heure devaient-ils comparaître?



[Text]

**Mr. Robert:** I did not schedule a precise time because we did not know when we would be through.

**Senator Graham:** Surely they would have informed us by now.

**Mr. Robert:** I can try their Toronto office again to see what happened.

**The Chairman:** Have you tried their office recently? If so, what have you learned?

**Mr. Robert:** There was no answer, but I will try again.

**The Chairman:** Honourable senators, this committee meets on Wednesday afternoon. Shall we authorize the clerk to ask them to be present at the meeting that is regularly scheduled for Wednesday afternoon?

**Senator Sylvain:** Fair enough.

**Senator Graham:** Before we adjourn, what do you propose to do with respect to the CRTC? Are you going to invite them to appear?

**The Chairman:** I will state for the record what we discussed. I received a letter today from Bud Sherman of the CRTC of which I read a portion into the record. He says:

While the CRTC has some concerns remaining with Bill C-62, on balance, we consider the Bill as passed by the House of Commons to be vastly improved from the version referred to your committee for pre-study in March 1992. Accordingly, we support its passage as quickly as possible.

Should your Committee decide to schedule appearing witnesses, the CRTC would be available to attend. I can assure you that our participation would be constructive and directed to the quick passage of the legislation.

As a result of that, I had my office phone his office today. I have a note which indicates that his secretary asked him if he wanted to appear before the committee. He was in a meeting all day and she called my office back and said that he is tied up in meetings all day and if it is not necessary he will not appear. He would have to cancel his meeting today to be able to appear.

His letter to me is clear that he supports the bill. If he did appear, I am sure his evidence would be constructive and directed to quick passage of the legislation. He is tied up in meetings, so I gather that he does not want to appear and that this letter was sent to indicate that.

[Traduction]

**M. Robert:** Je n'avais pas prévu de moment précis, parce que je ne savais pas à quelle heure nous aurions terminé.

**Le sénateur Graham:** À l'heure qu'il est, ils nous auraient certainement informés.

**M. Robert:** Je peux communiquer une fois de plus avec leur bureau de Toronto pour voir ce qui est arrivé.

**Le président:** Avez-vous communiqué avec leur bureau récemment? Le cas échéant, qu'avez-vous appris?

**M. Robert:** Je n'ai pas eu de réponse, mais j'essaierai encore.

**Le président:** Honorables sénateurs, le comité se réunit mercredi après-midi. Pouvons-nous autoriser le greffier à leur demander de comparaître à la réunion prévue pour mercredi après-midi?

**Le sénateur Sylvain:** Cela me semble juste.

**Le sénateur Graham:** Avant que nous ajournions nos travaux, que proposez-vous au sujet du CRTC? Allez-vous les inviter à comparaître?

**Le président:** Aux fins du procès-verbal, je ferai part du contenu de nos discussions. J'ai reçu une lettre de Bud Sherman, du CRTC, dont je lirai un extrait pour qu'il soit consigné au procès-verbal. Il écrit:

Tandis que le CRTC éprouve toujours quelques préoccupations quand au projet de loi C-62, nous estimons, tout bien considéré, que le projet de loi adopté par la Chambre des communes est nettement supérieur à la version présentée à votre Comité en mars 1992 à des fins d'examen préliminaire. Par conséquent, nous espérons qu'il sera adopté aussi rapidement que possible.

Si votre Comité décidait d'entendre des témoins, le CRTC serait disposé à comparaître. Je puis vous assurer que notre participation serait constructive et orientée vers l'adoption rapide du texte législatif.

Par conséquent, j'ai demandé à mon bureau de communiquer avec le sien aujourd'hui. J'ai sous les yeux une note qui indique que sa secrétaire lui a demandé s'il souhaitait comparaître devant le comité. Il a été en réunion toute la journée, et elle a rappelé mon bureau pour nous indiquer qu'il allait être accaparé par des réunions pendant toute la journée et qu'il n'allait pas comparaître, à moins que cela ne soit nécessaire. Pour pouvoir comparaître, il aurait dû annuler ses engagements d'aujourd'hui.

La lettre qu'il m'a adressée indique clairement qu'il appuie le projet de loi. S'il avait comparu, je suis certain que son témoignage aurait été constructif et orienté vers l'adoption rapide du texte législatif. Il est accaparé par des réunions, si bien que j'en déduis qu'il ne souhaite pas comparaître, et que c'est ce qu'il a indiqué dans sa lettre.



[Text]

**Senator Graham:** Mr. Chairman, just to clarify it further, I think it would be very helpful if you talked with him personally between now and tomorrow afternoon. If he indeed expressed a desire to come, then we should hear him at 3 o'clock. If, in your wisdom, you determine that he does not want to come and it is not necessary to hear him, that is fine.

On the other hand, are there any other organizations which have indicated or which might indicate a desire to be heard on this particular legislation?

**The Chairman:** I call upon the clerk, Mr. Robert. Have you had any letters, faxes or calls in your office from anyone who wants to appear on Bill C-62?

**Mr. Robert:** We did receive one other telephone call, sir, from Mr. Jim Eferson of S.A. Murray Consultants Inc., whose client was AGT. This call was received on Friday. I left the message with him that if he wanted to appear he should please send me a letter to that effect. I had not received a letter at 4 o'clock this afternoon.

**Senator Forrestall:** Was that just last Friday?

**Mr. Robert:** Yes, just last Friday.

**Senator Graham:** The letter will arrive next week.

**Mr. Robert:** I gave them my fax number, senator.

**Senator Forrestall:** I am inclined, Mr. Chairman, to move that we report the bill back.

**Senator Graham:** You mean now?

**Senator Sylvain:** We have done all we can do with this bill. We can now recommend that we report the bill back.

**Senator Graham:** I do not think we should, with respect, colleagues, because we still have witnesses to hear. We still have ACTRA to hear from. I think it would be inappropriate. We have just agreed that we are going to try to hear them tomorrow at 3 o'clock.

**The Chairman:** Is it agreed that we will hear them tomorrow at 3 o'clock?

**Senator Sylvain:** Were they not scheduled to appeared today?

**The Chairman:** Yes, they were.

**Senator Sylvain:** And they didn't show up?

**Senator Graham:** I think there was a mixup. That is my own feeling.

[Traduction]

**Le sénateur Graham:** Monsieur le président, je crois qu'il serait très utile, à titre de clarification supplémentaire, que nous puissions discuter avec lui personnellement d'ici demain après-midi. S'il s'est dit disposé à venir, nous devrions l'entendre à 15 h. Si, dans votre sagesse, vous concluez qu'il ne souhaite pas comparaître et qu'il n'est pas nécessaire que nous l'entendions, c'est bien.

Par ailleurs, y a-t-il d'autres organismes qui ont indiqué ou qui pourraient indiquer une volonté d'être entendus au sujet de ce texte de loi particulier?

**Le président:** Je m'en remets au greffier, M. Robert. Votre bureau a-t-il reçu des lettres, des télécopies ou des appels de personnes souhaitant être entendues au sujet du projet de loi C-62?

**M. Robert:** Monsieur, nous avons reçu un appel téléphonique de M. Jim Eferson de S.A. Murray Consultants Inc., qui a l'ATG comme client. Nous avons reçu cet appel vendredi. Je lui ai laissé un message dans lequel je lui ai indiqué qu'il devait m'écrire à ce sujet. À 16 h cet après-midi, je n'avais toujours pas reçu de lettre.

**Le sénateur Forrestall:** Était-ce vendredi dernier?

**M. Robert:** Oui, vendredi dernier.

**Le sénateur Graham:** La lettre n'arrivera que la semaine prochaine.

**M. Robert:** Sénateur, je lui ai donné mon numéro de télécopieur.

**Le sénateur Forrestall:** Monsieur le président, je serais enclin à proposer que nous fassions rapport au sujet du projet de loi.

**Le sénateur Graham:** Vous voulez dire maintenant?

**Le sénateur Sylvain:** Nous avons fait tout ce que nous pouvions au sujet de ce projet de loi. Nous pouvons maintenant recommander que le rapport soit déposé.

**Le sénateur Graham:** Avec tout le respect que je vous dois, chers collègues, je ne pense pas que nous devrions agir ainsi parce que nous avons toujours des témoins à entendre. Nous devons toujours entendre l'ACTRA. Je pense qu'il ne serait pas approprié d'agir ainsi. Nous venons tout juste de convenir de tenter de les entendre demain à 15 h.

**Le président:** Sommes-nous d'accord pour les entendre demain à 15 h?

**Le sénateur Sylvain:** Leur comparution n'était-elle pas prévue pour aujourd'hui?

**Le président:** Oui.

**Le sénateur Sylvain:** Et ils ne se sont pas présentés?

**Le sénateur Graham:** Je pense qu'il s'agit d'un malentendu. C'est mon impression.

[Text]

**Senator Sylvain:** I will not be available tomorrow afternoon. If they can't make it, I can't make. They were invited, they had a space on our program. I am here to hear them; they are not here; good bye.

**Senator Graham:** I can not agree with that. I think we should hear them.

**Senator Forrestall:** It is up to the chairman. Do we reconvene tomorrow?

**The Chairman:** There is a motion for adjournment by Senator Forrestall.

The committee adjourned.

[Traduction]

**Le sénateur Sylvain:** Demain après-midi, je ne serai pas là pour les entendre. S'ils ne sont pas disponibles, je ne le suis pas non plus. Ils étaient invités, et nous leur avons fait une place dans notre emploi du temps. Je suis là pour les entendre. Ils ne sont pas ici. Bon vent.

**Le sénateur Graham:** Je ne suis pas d'accord. Je pense que nous devrions les entendre.

**Le sénateur Forrestall:** La décision appartient au président. Reprenons-nous nos travaux demain?

**Le président:** Le sénateur Forrestall propose que nous ajournions nos travaux.

Le comité suspend ses travaux.

















*From Stentor Telecom Policy Inc.:*

Ms Jocelyne Côté O'Hara, President and Chief Executive Officer;

Mr. Greg van Koughnett, Vice-President, Legal and Corporate Affairs;

Mr. Dale Butler, National Director, Regulatory Affairs.

*De Stentor Telecom Policy Inc.:*

Mme Jocelyne Côté O'Hara, présidente et directrice générale.

M. Greg van Koughnett, vice-président, Affaires juridiques et corporatives;

M. Dale Butler, directeur national, Affaires réglementaires.





*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canada Communication Group — Publishing  
Ottawa, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Groupe Communication Canada — Édition  
Ottawa, Canada K1A 0S9

---

#### WITNESSES—TÉMOINS

##### **For Bill C-121**

###### *From Transport Canada:*

Mr. Tom Ring, Director, Environmental Response and  
Emergency Planning;

Mr. Ken Ryan, Senior Surveyor – Plan Approval, Electrical  
Machinery;

Mr. Mark Gauthier, Counsel.

###### *From Environment Canada:*

Ms Maureen Moffatt, Chief, Preparedness, Environmental  
Emergencies Branch.

##### **For Bill C-62:**

###### *From Communications Canada:*

Mr. Paul Racine, Assistant Deputy Minister, Communica-  
tions Policy;

Mr. Michael Helm, Director General, Telecommunications  
Policy;

Mr. Larry Shaw, Director, Financial and Regulatory Policy;

Ms Christine Evans, Legal Counsel.

##### **Pour le Projet de loi C-121:**

###### *De Transports Canada:*

M. Tom Ring, Directeur, Intervention environnementale et  
planification d'urgence;

M. Ken Ryan, expert maritime supérieur – Approbation de  
plans électricité et des machines;

M. Mark Gauthier, conseiller juridique.

###### *D'Environnement Canada:*

Mme Maureen Moffatt, Chef, Planification en cas de  
déversement, Direction des urgences environnementales.

##### **Pour le Projet de loi C-62:**

###### *Du ministère des Communications:*

M. Paul Racine, sous-ministre adjoint, Politique des  
communications;

M. Michael Helm, directeur général, Politique des  
télécommunications;

M. Larry Shaw, directeur, Politique des finances et de la  
réglementation;

Mme Christine Evans, avocate.

C11  
YC19  
- 783

Publication



Third Session  
Thirty-fourth Parliament, 1991-92-93

Troisième session de la  
trente-quatrième législature, 1991-1992-1993

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Chairman:*  
The Honourable DONALD H. OLIVER, Q.C.

*Président:*  
L'honorable DONALD H. OLIVER, c.p.

Wednesday, June 16, 1993

Le mercredi 16 juin 1993

Issue No. 36

Fascicule n° 36



**Second and last Proceedings on:**  
Examination of Bill C-62, An Act respecting  
telecommunications

**Deuxième et dernier fascicule concernant:**  
Étude du Projet de loi C-62, Loi concernant  
les télécommunications

**INCLUDING:**  
THE NINETEENTH REPORT OF THE  
COMMITTEE (REPORT ON BILL C-62)

**Y COMPRIS:**  
LE DIX-NEUVIÈME RAPPORT DU  
COMITÉ (RAPPORT SUR  
LE PROJET DE LOI C-62)

**WITNESS:**  
(See back cover)

**TÉMOIN:**  
(Voir à l'endos)

## THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Donald H. Oliver, Q.C., *Chairman*

The Honourable B. Alasdair Graham, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Atkins,	* Murray P.C.
Bonnell,	(or Lynch-Staunton),
Davey,	Perrault,
Forrestall,	Petten,
* Frith (or Molgat),	Sylvain,
Gustafson,	Tkachuk.
MacDonald (Halifax),	

\* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Pursuant to Rule 86(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Tkachuk substituted for that of the Honourable Senator Andreychuk (June 16, 1993).

The name of the Honourable Senator Bonnell substituted for that of the Honourable Senator Adams (June 16, 1993).

## LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable Donald H. Oliver, c.r.

*Vice-président:* L'honorable B. Alasdair Graham

et

Les honorables sénateurs:

Atkins,	* Murray, c.p.
Bonnell,	(ou Lynch-Staunton),
Davey,	Perrault,
Forrestall,	Petten,
* Frith (ou Molgat),	Sylvain,
Gustafson,	Tkachuk.
MacDonald (Halifax),	

\* *Membres d'office*

(Quorum 4)

Conformément à l'article 86(4) du Règlement, la liste des membres du Comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Tkachuk est substitué à celui de l'honorable sénateur Andreychuk (16 juin 1993).

Le nom de l'honorable sénateur Bonnell est substitué à celui de l'honorable sénateur Adams (16 juin 1993).



## ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Minutes of the Proceedings of the Senate*, Tuesday, June 15, 1993:

Resuming the debate on the motion of the Honourable Senator Sylvain, seconded by the Honourable Senator Grimard, for the second reading of Bill C-62, An act respecting telecommunications.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Lynch-Staunton for the Honourable Senator Sylvain moved, seconded by the Honourable Senator Doody, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was adopted.

## ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Procès-verbaux du Sénat* de mardi 15 juin 1993:

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Sylvain, appuyée par l'honorable sénateur Grimard, tendant à la deuxième lecture du projet de loi C-62, Loi concernant les télécommunications.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Lynch-Staunton, au nom de l'honorable sénateur Sylvain, propose, appuyé par l'honorable sénateur Doody, que le projet de loi soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

*Le greffier du Sénat*  
Gordon L. Barnhart  
*Clerk of the Senate*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, June 16, 1993  
(44)

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, met this day in Room 250-East Block, at 3:15 p.m., the Chairman, the Honourable Senator Donald H. Oliver, Q.C., presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Davey, Forrestall, Frith, Graham, MacDonald (Halifax), Oliver, Perrault, Petten, Sylvain and Tkachuk (10).

*In attendance:* René Lemieux and Susan Alter from the Research Branch of the Library of Parliament.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

WITNESSS:

*From the Alliance of Canadian Cinema, Television and Radio Artists:*

Mr. Alexander (Sandy) Crawley, President.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, June 10, 1993, the Committee continued its examination of Bill C-62, An Act respecting telecommunications.

Mr. Alexander (Sandy) Crawley made a statement and answered questions.

The Honourable Senator Forrestall moved, — THAT the Chairman report the Bill to the Senate without amendment.

After debate,

The question being put on the Motion, — it was agreed on division.

*It was agreed,* — That the Clerk of the Committee be directed to send the Proceedings of this meeting to the Village of Gold River and to the City of Rossland.

At 4:15 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

*Le greffier du Comité*  
Denis Robert  
*Clerk of the Committee*

## PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le mercredi 16 juin 1993  
(44)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui dans la salle 250 de l'édifice de l'Est, à 15 h 15, sous la présidence de l'honorable sénateur Donald H. Oliver, c.r. (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Davey, Forrestall, Frith, Graham, MacDonald (Halifax), Oliver, Perrault, Petten, Sylvain et Tkachuk (10).

*Présents:* René Lemieux et Susan Alter du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement.

*Également présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

TÉMOIN:

*De Alliance of Canadian Cinema, Television and Radio Artists:*

M. Alexander (Sandy) Crawley, président.

Conformément à son ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 10 juin 1993, le Comité poursuit son étude du projet de loi C-62, Loi concernant les télécommunications.

M. Alexander (Sandy) Crawley fait une déclaration et répond aux questions.

L'honorable sénateur Forrestall propose, — QUE le président fasse rapport du projet de loi au Sénat, sans amendement.

Après débat,

la motion, mise aux voix, est adoptée, avec dissidence.

*Il est convenu,* de demander au greffier du Comité de faire parvenir le procès-verbal de la présente réunion au village de Gold River et à la ville de Rossland.

À 16 h 15, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

## REPORT OF THE COMMITTEE

THURSDAY, June 17, 1993

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

## NINETEENTH REPORT

Your Committee, to which was referred Bill C-62, An Act respecting telecommunications, has examined the said Bill in obedience to its Order of Reference of Tuesday, June 15, 1993, and now reports the same without amendment.

Respectfully submitted,

*Le président*  
Donald H. Oliver, Q.C.  
*Chairman*

## RAPPORT DU COMITÉ

Le JEUDI 17 juin 1993

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

## DIX-NEUVIÈME RAPPORT

Votre Comité, auquel a été déféré le Projet de loi C-62, Loi concernant les télécommunications, a étudié ledit projet de loi conformément à son ordre de renvoi du mardi, le 15 juin 1993, et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,



## EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, June 16, 1993

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-62, respecting telecommunications, met this day at 3:15 p.m. to give consideration to the bill.

Senator Donald H. Oliver (*Chairman*) in the Chair.

**The Chairman:** Honourable senators, I call the meeting to order. This is a continuation of our study of Bill C-62, respecting telecommunications. Our witness this afternoon is the President of the Alliance of Canadian Cinema, Television and Radio Artists (ACTRA), Mr. Alexander (Sandy) Crawley.

I might say, Mr. Crawley, that we have all had the opportunity to read your letter of June 9. It has been circulated, and we have even put questions from your letter to other witnesses. Indeed, Senator Frith, the Leader of the Opposition in the Senate, has also referred to your letter, so we are aware of many of your concerns concerning culture. We would ask you to give your opening statement before we proceed to questions.

**Mr. Alexander (Sandy) Crawley, President, Alliance of Canadian Cinema, Television and Radio Artists:** Thank you very much. I am sorry that my own activities have kept me from being able to read the transcript of yesterday's proceedings — or the unofficial transcript — until just sketchily now, and I thank the committee, through yourself, sir, for putting these questions.

Some of the concerns that I raised in my communication to you, and through you to the minister and his officials, were dealt with yesterday, but I note that the questions that I had with regard to Stentor and their activities, as an example, were not raised with Stentor, and I wish that I had been able to be here to address that myself, away from the table, to find out how they are going to deal with the copyright issue.

**The Chairman:** I did raise that issue both with the department, Mr. Racine, and with Stentor.

**Mr. Crawley:** I have not had a chance to see what they had to say about copyright yet. I apologize for that, and for not having been here.

However, notwithstanding some of the replies, I note that the minister used the word "nonsense" in referring to his reasons for removing the reference to culture from Bill C-62, or acquiescing to that recommendation from this august body, and we still maintain, obviously, that if the reasons for

## TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 16 juin 1993

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-62, Loi concernant les télécommunications, se réunit aujourd'hui à 15 h 15 pour en examiner la teneur.

Le sénateur Donald H. Oliver (*président*) occupe le fauteuil.

**Le président:** Honorables sénateurs, je déclare la séance ouverte. Nous continuons notre examen du projet de loi C-62, Loi concernant les télécommunications. Cet après-midi, nous entendrons le président de l'Association des artistes de cinéma, télévision et radio (ACTRA), M. Alexander (Sandy) Crawley.

Permettez-moi de dire, M. Crawley, que nous avons tous eu l'occasion de lire votre missive du 9 juin. Elle a été distribuée, et nous avons même posé des questions que vous souleviez dans celle-ci à d'autres témoins. De fait, le sénateur Frith, leader de l'Opposition au Sénat, a également fait référence à votre lettre, ce qui montre que nous sommes au courant de vos préoccupations concernant la culture. Avant de passer aux questions, je vous prierais de nous faire une déclaration liminaire.

**M. Alexander (Sandy) Crawley, président, Alliance des artistes de cinéma, télévision et radio:** Je vous remercie. Je regrette que mes propres engagements ne m'aient pas laissé le loisir de lire le compte rendu de la séance d'hier — ou sa transcription officielle — et je ne l'ai que parcouru rapidement il y a quelques instants. Par votre entremise, monsieur le président, je remercie les membres du comité d'avoir posé ces questions.

On a répondu hier à certaines des préoccupations que j'avais soulevées dans la lettre que je vous avait adressée, et par vous, au ministre et à ses représentants, mais je note que mes questions concernant Stentor et ses activités, par exemple, n'ont pas été posées aux porte-parole de Stentor. J'aurais voulu pouvoir être présent pour leur en parler moi-même, en coulisses, afin de savoir comment ils entendent régler le problème des droits d'auteur.

**Le président:** J'ai abordé la question avec le porte-parole du ministère, M. Racine, et avec ceux de Stentor.

**M. Crawley:** Je n'ai pas encore eu l'occasion de voir ce qu'ils ont dit à propos des droits d'auteur. Je vous prie de m'en excuser, et de m'excuser également de ne pas avoir été présent.

Cependant, en dépit de certaines réponses, je constate que le ministre a parlé d'«absurdité» en expliquant les raisons pour lesquelles il éliminait la référence à la culture dans le projet de loi C-62, ou acceptait la recommandation de cette auguste assemblée, et nous maintenons, bien sûr, que si ces raisons sont

[Text]

removing the word from the Bill are nonsense, then perhaps they should be included for what we still think are salient reasons.

I would like to refer, if I could, to the responses from Mr. Racine to your questions yesterday on the issue of conversion. It correctly, I think, identifies the issue that we are raising here. He says, "Convergence is a complex phenomenon. It cannot be dealt with in a single piece of legislation." That may be true; however, I am reminded of the remarks of Dr. Linus Pauling in referring to scientists. When they say they cannot explain a situation to laymen, the chances are they do not understand it themselves. I am afraid that may, to some extent, be the case with our Department of Communications in regards to this issue.

For instance, Mr. Racine suggests that the Copyright Act and the Broadcasting Act in tandem with this proposed act will basically address the concerns and issues that we raise. However, we remember that recently at the structural hearings of the CRTC, the Canadian Radio Television Commission, when the question of rights was brought up by the broadcasting interests with regard to the activities of the cable operations that were represented there, the CRTC felt that they could not address that. They did not have the powers to really address that, and they referred it to the Copyright Board.

You can understand our not having the same resources at our disposal as the broadcasters or the cable companies. When the artists have to bring up an issue of rights with the telephone companies, who is going to intercede for us? Will it be the Copyright Board directly?

You understand the area in which we still have concerns, because it is quite clear that services that are now considered to be broadcasting will be made available through other means, and they seem to be addressed in this bill and yet there does not seem to be that reference to our satisfaction.

I must admit, though, that I am reassured somewhat by the amendments, which I was just able to get hold of today, in terms of Clause 2. There is a definition of "exempt transmission apparatus" at the top of page 2 of the bill. I seek reassurance from this committee, sir, on this point. Are the transmission apparatus referred to in that definition exempt from this bill? Are they then automatically captured by the 1991 Broadcasting Act and/or the Copyright Act? I just put that to you for your consideration, perhaps. I know I am here not to ask questions, but I do still have questions.

I do not want to go over everything that we said in our correspondence with you, but we still maintain on behalf of the media production sector that there is a very important connection between our activities, economic activities, and the

[Traduction]

absurdes, il faudrait peut-être songer à l'inclure, pour toutes les raisons qui nous paraissent importantes.

Avec votre permission, j'aimerais me rapporter à ce qu'a dit hier M. Racine en réponse à vos questions sur la conversion, car cela me semble bien illustrer le problème que nous abordons ici. Il a dit «La convergence est un phénomène complexe. On ne peut pas en traiter dans un seul texte de loi.» C'est peut-être vrai, mais cela me fait penser à ce que disait le docteur Linus Pauling à propos des scientifiques. Quand ils disent qu'ils ne peuvent expliquer une situation aux profanes, c'est probablement parce qu'ils ne la comprennent pas eux-mêmes. Je crains que ce ne soit le cas, dans une certaine mesure, du ministère des Communications face à ce problème.

Par exemple, M. Racine laisse entendre que la Loi sur les droits d'auteur et la Loi sur la radiodiffusion, de concert avec la loi proposée, régleront les problèmes et les questions que nous soulevons. Toutefois, nous n'avons pas oublié que récemment, lors des audiences structurelles du CRTC, le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes, quand les radiodiffuseurs ont soulevé la question des droits à propos des activités des câblodiffuseurs représentés aux audiences, le CRTC a jugé qu'il n'était pas compétent et a renvoyé la question à la Commission du droit d'auteur.

Vous comprenez que nous ne disposons pas des mêmes ressources que les télédiffuseurs ou les câblodiffuseurs. Lorsque les artistes veulent soulever une question de droits auprès des compagnies de téléphone, qui intercédera en leur nom? La Commission du droit d'auteur, directement?

Vous comprenez que nous ayons encore des inquiétudes dans ce domaine, puisqu'il est très clair que les services actuellement considérés du domaine de la radiodiffusion seront offerts par d'autres moyens, que l'on semble inclure dans ce projet de loi, sans pourtant cette référence que nous demandons.

J'avoue cependant que je suis plutôt rassuré par les amendements, que j'ai pu obtenir aujourd'hui, à l'article 2. Il y a à la première page du projet de loi une définition d'«appareils de transmission exclus». Monsieur le président, à ce propos, je demande la confirmation du comité. Les appareils de transmission exclus couverts par cette définition sont-ils exclus du projet de loi? Tombent-ils dès lors automatiquement sous le coup de la loi de 1991 sur la radiodiffusion et celui de la Loi sur le droit d'auteur. Je vous soumets la question, pour examen. Je sais que je ne suis pas censé poser des questions, mais je n'ai pas encore toutes les réponses.

Je ne vais pas revenir aujourd'hui sur tout ce que nous avons déjà dit dans notre lettre, mais au nom du secteur de la production médiatique, nous maintenons qu'un lien très important demeure entre nos activités, les activités



[Text]

operations that will be affected by the passage of this bill. So we seek your reassurance, and perhaps the ultimate reassurance we could get, obviously, would be a recommendation from the Senate that the word "culture" be put back in Clause 7, under "Objectives".

Since the minister, in his deliberations, has used both the terms "a phoney issue" and "nonsense" in terms of the inclusion of the word "culture" causing any infringement upon provincial powers to operate in the area, we call again for it to be reinserted in the bill. We seek a salient reason as to why it should not be put back in, since it has been in all the developed versions of this bill going back into the late '60s, and it has been recognized that telecommunications will form a highway, if you will, through which cultural products will flow.

**The Chairman:** I do not mean to interrupt your presentation, but did you get a chance to read the response of Minister Perrin Beatty yesterday to the question on culture that you are raising now that was put by Senator Graham?

**Mr. Crawley:** I did very quickly. I was interested in the details that were dealt with by Mr. Racine.

**The Chairman:** Senator Graham put to the minister the question on culture, and the minister actually addressed it directly.

**Mr. Crawley:** Yes, he addressed it; it seems to me, from my first reading of his response, that he addressed it again with the argument that the reason for the removal of the word was reason enough to remove the word, and there was no possibility that the cultural industries, as he understands them, would be or could be deleteriously affected by the removal of that word. We question that.

Again, when we get into the details and we hear what the departmental officials are saying about how complex convergence is and how it takes more than one bill, we are afraid that these bills will not nudge up against each other close enough to make sure that we do not fall through the cracks while bureaucrats are telling us that it is too complex for us to understand.

So, notwithstanding what he has said, and he said it with his usual elegance, we still question whether the inclusion of culture is not a safer bet, since its exclusion is only on behalf of an issue which, by the minister's own admission, is "nonsense".

There is no impediment to provincial activity in this area, as far as we can see, by the inclusion of this word. It is very important, perhaps on a symbolic level, but we think also on a technical level potentially, with the advent of conversions.

[Traduction]

économiques et les opérations qui seront touchées par l'adoption de ce projet de loi. Nous demandons votre assurance, et la meilleure assurance que nous puissions obtenir, serait bien sûr que le Sénat recommande la réinsertion du mot «culture» à l'article 7, sous «Politique».

Comme le ministre, dans ses délibérations, a dit qu'il était «faux» et «absurde» de dire que l'inclusion du mot «culture» empiétait sur l'autorité provinciale en la matière, nous demandons encore une fois sa réinsertion. Nous aimerions qu'on nous donne une raison valable de ne pas l'inclure, puisqu'il a figuré dans toutes les versions rédigées depuis la fin des années 60 et qu'il est reconnu que les télécommunications formeront, en quelque sorte, une autoroute par laquelle passeront les produits culturels.

**Le président:** Mon intention n'est pas de vous interrompre, mais je me demandais si vous avez eu la possibilité de lire ce qu'a répondu hier le ministre, M. Perrin Beatty, au sénateur Graham à propos de la question de culture que vous soulevez maintenant?

**M. Crawley:** Très rapidement. Je me suis intéressé surtout aux détails, présentés par M. Racine.

**Le président:** Le sénateur Graham a posé au ministre la question de la culture, et celui-ci a donné une réponse très directe.

**M. Crawley:** Oui, il a répondu; à première lecture, il me semble qu'il a encore une fois répété l'argument selon lequel la raison de l'élimination était une raison suffisante et que cela ne saurait avoir de conséquences fâcheuses pour les industries culturelles, telles qu'il les conçoit. Nous ne partageons pas cet avis.

Je le répète, quand on examine les détails et qu'on entend les fonctionnaires du ministère dire combien la convergence est une question complexe, qu'on ne saurait traiter avec seul projet de loi, nous craignons que ces divers projets de loi ne s'imbriquent pas avec une précision suffisante pour éviter que nous ne tombions dans les interstices, tandis que les fonctionnaires nous disent que tout cela est bien trop compliqué pour nous.

Par conséquent, malgré ce qu'a dit le ministre, avec son élégance habituelle, nous continuons de nous demander s'il ne serait pas plus sûr d'inclure le mot culture, puisqu'on ne l'exclut que pour une raison dont le ministre lui-même dit qu'elle est «absurde».

Pour autant que nous puissions en juger, l'inclusion de ce mot ne limiterait en aucune façon l'activité des provinces. Ce mot a une grande importance, peut-être symbolique, mais aussi technique, à l'ère des conversions.



## [Text]

We have to have, if you will, an intellectual convergence that coincides with the technological convergence in terms of law-making in this country, and we are just concerned that that is not being fully addressed. We would be greatly reassured if that simple word were reinserted in this bill.

**The Chairman:** Have you anything further to add, Mr. Crawley, or are you now open for questions?

**Mr. Crawley:** I am open for questions.

**Senator Graham:** Welcome, Mr. Crawley. Help me, please. You say in the opening sentence of your letter to Senator Oliver that ACTRA represents 10,000 performers, writers, broadcast journalists working in the English language electronic media; is your organization represented in every province?

**Mr. Crawley:** It is.

**Senator Graham:** How many people are working in the electronic English media in Quebec? How many members do you have in the province?

**Mr. Crawley:** In the province of Quebec? I think about 1,500. I would have to get an accurate figure back to you.

**Senator Graham:** Do Lloyd Robertson and Peter Mansbridge and people like them belong to you?

**Mr. Crawley:** Yes.

**Senator Graham:** What exactly is lost in legal terms if the word "culture" is not in the act? Do you have the benefit of a written legal opinion?

**Mr. Crawley:** Unfortunately, no. I do not have the benefit of resources to commission one at this time. I think that it may take some time to know what the legal ramifications are, and it would depend on how operations that are set up under the rubric of telecommunications function under other bills under which they must also function.

If, say, a foreign telephone company, cable system and producer-distributor got together as a conglomeration and started offering services through the telecommunications system, what aspects of the Canadian Copyright Law or the Canadian Broadcasting Act would they have to respect if they were to offer, say, American or foreign films where the signal is originating outside the country, direct to someone through the phone system here in Canada?

**Senator Graham:** That is a more practical example. I wish we had a legal opinion.

**Mr. Crawley:** I must say that that is one of the things I need to ask Stentor. I need time to break away from negotiating with the Canadian Broadcasting Corporation and meeting with the World Intellectual Property Organization to talk to the telephone company about how they intend to deal

## [Traduction]

Il nous faut, en quelque sorte, une convergence intellectuelle qui coïncide avec la convergence technique dans la loi, et nous craignons que ce ne soit pas le cas. Nous serions extrêmement soulagés si ce simple mot était réinséré dans le projet de loi.

**Le président:** Monsieur Crawley, voulez-vous ajouter quelque chose, ou êtes-vous prêts à répondre aux questions?

**M. Crawley:** Je suis prêt à répondre à vos questions.

**Le sénateur Graham:** Monsieur Crawley, je vous souhaite la bienvenue. Aidez-moi, je vous en prie. Vous dites, dans la première phrase de votre lettre au sénateur Oliver qu'ACTRA représente 10 000 artistes de spectacle, auteurs, et journalistes de radiotélévision qui travaillent en anglais dans les médias électroniques. Votre organisme est-il présent dans toutes les provinces?

**M. Crawley:** Oui.

**Le sénateur Graham:** Combien de personnes travaillent dans les médias électroniques anglophones au Québec? Combien de membres avez-vous dans cette province?

**M. Crawley:** Au Québec? Environ 1 500, me semble-t-il. Je pourrais vous donner le chiffre exact.

**Le sénateur Graham:** Lloyd Robertson, Peter Mansbridge et d'autres comme eux sont-ils membres de votre association?

**M. Crawley:** Oui.

**Le sénateur Graham:** Que perdrait-on exactement, sur le plan juridique, en n'incluant pas le mot «culture» dans la loi? Avez-vous obtenu un avis juridique écrit?

**M. Crawley:** Non, malheureusement. Nous n'avons pas les moyens actuellement d'en demander un. Il faudra un certain temps avant de savoir quelles sont les ramifications juridiques, et cela dépendra également de la façon dont les opérations seront organisées au chapitre des fonctions de télécommunication, dans les autres projets de loi qui entrent également en ligne de compte.

Si une compagnie de téléphone étrangère, un câblodistributeur et un producteur-distributeur formait un conglomerat et offraient des services par le réseau de télécommunication, à quels aspects de la Loi canadienne sur le droit d'auteur ou de la Loi canadienne sur la radiodiffusion seraient-ils assujettis s'ils offraient, par exemple, des films américains ou étrangers avec un signal venu de l'extérieur et transmis directement, au Canada, par le réseau du téléphone?

**Le sénateur Graham:** C'est là un exemple pratique. Je souhaiterais avoir un avis juridique.

**M. Crawley:** C'est là une des questions que nous devons poser à Stentor. Il faudrait que je puisse prendre le temps, en dépit des négociations avec la Société Radio-Canada et des rencontres avec l'Organisation mondiale de la propriété intellectuelle de parler à la compagnie de téléphone pour savoir

[Text]

with this issue. Unfortunately, I do not have a raft of lawyers at my disposal.

**Senator Graham:** Mr. Chairman, you reminded me the other day that you are a lawyer. Could you give us an opinion from a legal point of view?

**The Chairman:** I am here to hear the witness, thank you.

**Mr. Crawley:** It is a very specialized area and they are complex issues, I grant you. This is why, perhaps, we are naive, but, if we could have the symbolic recognition that the federal government has a mandate respecting culture in terms of how the telecommunications system may interact with the cultural industries in this country, the media productions, et cetera, we feel we would at least be able to make a case, on legal grounds if necessary, if we were to see abuses of intellectual property rights in the future, which is likely to happen. There will be disputes in this area. We would like that clarification within this act.

**The Chairman:** I know that you have not had a great opportunity to study in detail what the minister said in response to this question, although you did refer to one or two words by him. However, there are two main points that the minister made and, if I may, I would like just to refer to the record from yesterday when the minister appeared before us. The minister said in response to Senator Graham:

As you are aware, at the time this matter was before the committee concerns were expressed that inclusion of "culture" in the "Objectives" section would lead to the federal government infringing in an area where the provincial government is currently involved, and that it would somehow undermine provincial jurisdiction.

That was the concern. Later on the minister said:

However, in order to address the concerns that have been raised at the provincial level —

and this recommendation was certainly accepted by the government —

...it was decided that it would be best to eliminate that reference.

Then he said:

The discussion that we had in the House of Commons came down to a fairly simple disagreement. There were those who argue that for symbolic reasons it was important to put the word "culture" in and that people would read the deletion of the word "culture" as meaning that somehow the federal government did not care about whatever use could be made by the cultural community of Canada's telecommunications industry.

[Traduction]

comment elle entend régler ce problème. Malheureusement, je n'ai pas une cohorte d'avocats à mon service.

**Le sénateur Graham:** Monsieur le président, vous me rappelez l'autre jour que vous êtes avocat. Pourriez-vous nous donner un avis juridique?

**Le président:** Merci. Je suis ici pour entendre le témoin.

**M. Crawley:** C'est un domaine très spécialisé et les questions sont fort complexes, j'en conviens. C'est la raison pour laquelle peut-être, nous faisons preuve de naïveté, mais si nous pouvions obtenir que l'on reconnaisse symboliquement que le gouvernement fédéral a une responsabilité dans le domaine de la culture, en ce qui concerne l'interaction entre le système de télécommunication et les industries culturelles, les productions médiatiques, et cetera, nous aurions le sentiment d'avoir au moins une défense juridique, si cela s'avérait nécessaire, si à l'avenir il devait y avoir des abus à l'égard des droits sur la propriété intellectuelle, comme c'est probable. Il y aura certainement des différends dans ce domaine. Nous aimerions que la chose soit claire dans cette loi.

**Le président:** Je sais que vous n'avez pas eu l'occasion d'examiner attentivement sur la réponse qu'a donnée le ministre à cette question, bien que vous ayez cité un ou deux mots qu'il a prononcés. Toutefois, le ministre a dit une ou deux choses importantes et, si vous le permettez, je voudrais vous lire ce qu'a dit le ministre hier, devant notre comité. En réponse au sénateur Graham, le ministre a déclaré:

Comme vous le savez, lorsque le comité s'est penché sur cette question, certains ont fait valoir que l'inclusion du mot «culture», à l'article de la «Politique» conduirait le gouvernement fédéral à empiéter sur un domaine qui relève actuellement du gouvernement provincial, et que cela affaiblirait la compétence provinciale.

C'était ce qu'on craignait. Le ministre a dit plus loin:

Toutefois, compte tenu des inquiétudes exprimées par les provinces...

et cette recommandation a été acceptée par le gouvernement...

... il a été jugé préférable d'éliminer cette mention.

Il dit ensuite:

L'objet de la discussion à la Chambre des communes était assez simple. Certains faisaient valoir qu'il était important d'inclure le mot «culture» pour des raisons symboliques et que l'élimination de ce mot donnerait au public l'impression que le gouvernement fédéral se désintéressait de ce que la collectivité culturelle canadienne pouvait bien faire de l'industrie des télécommunications.



[Text]

That was what the minister said the basic problem was in the House of Commons. He had previously said that they agreed with taking it out because he did not feel that under this piece of legislation anything would be lost to the cultural industry. I just wanted to refresh your memory with that.

**Mr. Crawley:** I understand the minister's feeling on that, and I have had occasion to hear that opinion put forward by him in other arenas, including, in fact, the Standing Committee on Communications and Culture as well. However, I remain unconvinced that that is the case.

I have to go back to copyright again, which Mr. Racine brought up. We had an undertaking from the current Government of Canada in 1989 that, through copyright revision, performers' rights would be recognized so that, when intellectual products, cultural products, were sold or used without our permission, our ability to pursue third parties would be enhanced and we would have legal standing with everyone else who made a contribution in that sense and had an ongoing economic interest in the product. This has not happened.

It has been promised for 15 years. We have been trying to get that legislation through. All of a sudden this one gets priority, without invoking the other specifically. You understand why we are nervous about it, and why even the symbolic reference would be reassurance? I believe that in the end we could build a legal case based on the inclusion of it, if necessary.

**The Chairman:** Okay. Senator Frith and then Senator Gustafson.

**Senator Frith:** I am sorry I am late, Mr. Chairman, but I take it that Mr. Crawley has elaborated on or explained the letter that he sent to you as to his group's position on this word "culture". I was here in time to hear him say that he saw some symbolic value and that he did not have a battery of lawyers at his disposal. I am not applying for the job, but if I were, I would suggest that the word "culture" can have a lot more than a symbolic significance.

You have just hinted at that. This, after all, would not be simply in a preamble, which in itself would be something. It would actually be in the objectives, as I understand it, or that is where it was taken out of. When — and I am seeking your comments on this — any part of the legislation is before the court and there might be some interpretive difficulty, the court would look at the objectives in order to decide on an interpretation. At least your lawyers, if you had any, would be able to so argue, and so would the lawyers for the copyright people, and so on.

[Traduction]

Voilà comment le ministre a décrit le problème qui s'est posé à la Chambre des communes. Il avait dit auparavant qu'il avait accepté l'élimination de ce mot parce qu'il estimait que ça ne porterait pas à conséquence pour l'industrie culturelle, dans ce contexte. Je voulais simplement vous le rappeler.

**M. Crawley:** Je comprends le sentiment du ministre, et j'ai eu l'occasion de l'entendre exprimer cette même opinion ailleurs, et notamment devant le Comité permanent des communications et de la culture. Il ne m'a cependant pas convaincu.

J'aimerais revenir encore une fois à la question du droit d'auteur, qu'a soulevée M. Racine. En 1989, le gouvernement fédéral actuel avait promis que, dans le cadre de la révision de la Loi sur le droit d'auteur, les droits des artistes de spectacle seraient reconnus afin que nous puissions plus facilement intentier des poursuites contre des tiers si des produits intellectuels ou culturels étaient vendus ou utilisés sans notre permission, et afin que sur le plan juridique, nous soyons à égalité avec tous les autres intervenants, et que soit préservé notre intérêt économique dans le produit. Ça n'a pas été fait.

Cela fait 15 ans qu'on nous le promet. Nous avons essayé de faire adopter cette loi-là, et tout à coup, celle-ci devient prioritaire, sans qu'on mentionne l'autre spécifiquement. Comprenez-vous pourquoi cela nous rend nerveux, et pourquoi une mention, même symbolique, nous rassurerait? Si nécessaire, nous pourrions en dernier recours intentier une poursuite sur cette base.

**Le président:** Bien. Sénateur Frith, suivi du sénateur Gustafson.

**Le sénateur Frith:** Veuillez excuser mon retard, monsieur le président, mais j'imagine que M. Crawley a expliqué ou approfondi la lettre qu'il vous a adressée expliquant la position de son association quant au mot «culture». Je suis arrivé à temps pour l'entendre dire que ce terme avait une valeur symbolique et qu'il n'avait pas toute une cohorte d'avocats à sa disposition. Le poste ne m'intéresse pas, mais si c'était le cas, je dirais que le mot «culture» peut avoir un sens qui dépasse largement la valeur symbolique.

Vous venez d'ailleurs d'y faire allusion. Après tout, le mot ne figurerait pas dans un préambule, ce qui serait déjà important. Il paraîtrait dans l'article sur la politique, si j'ai bien compris, ou du moins c'est de là qu'il a été retiré. Si un tribunal — j'aimerais avoir votre avis là-dessus — devait se prononcer sur un aspect quelconque de la loi, et qu'il ait des difficultés d'interprétation, il se ferait guider dans son interprétation par la politique énoncée dans le projet de loi. C'est du moins ce que l'inciteraient à faire vos avocats, si vous en aviez, ainsi que les avocats des droits d'auteur, et ainsi de suite.



[Text]

I suggest to you that you should abandon the word "symbolic", because I think it might have more than a symbolic significance, but you might want to comment on that.

I will leave you to that and then I have one other point, Mr. Chairman, that I want to raise also.

**Mr. Crawley:** I thank you, sir. I agree it is more than symbolic. Certainly, it is the real world and the real economy in which I and my members operate. The word is used to reassure us that the FTA will work to our advantage and so on, and we see that we have a cultural exemption there that specifically relates to certain industries, broadcasting being one of them, telecommunications being exempted.

When telecommunications and broadcasting converge, where will the cultural exemption in the FTA operate? We know that it has not really been invoked yet. We know that, notwithstanding our legal protections in the FTA, if an enlightened Minister of Communications proposes a progressive bill on film distribution, other pressures are brought to bear that have nothing to do with the FTA and it does not go through. We need all of the verbal, if you will, reference that we can in an act of Parliament that will give us a foothold there, and I agree with you.

I think in essence, when it comes down to legal matters, the presence of the word will assist us in our ability to put forward our case and be reassured that we do not simply fall through the cracks, so that we cannot get at someone through the Copyright Act or through the Broadcasting Act — for example, if, for some reason, enhanced computer services start selling materials which would be considered cultural products, but because they are not covered by either the FTA or the Broadcasting Act or Bill C-62 or the Copyright Act, we in essence might have our own goods and services exploited without our permission or economic participation.

**Senator Frith:** I have one subpoint on that and then one other point to raise, Mr. Chairman.

This word was originally in the legislation, in the objectives, and was then taken out, I believe, by the Senate. The first initiative was by the Senate committee on its pre-study. In the legislative history, has there been an amendment proposed to put it back in, the wording of which is satisfactory to you or that you would support?

**Mr. Crawley:** I may have been carrying a few too many files, but, if I am not mistaken, the member from Mount Royal suggested the amendment in this last passage of the bill, and it was defeated.

**Senator Frith:** Did you feel that that amendment would meet the requirements and objections that you have on this subject?

[Traduction]

Je vous recommanderais de ne plus parler de mot «symbolique», car je crois que son importance pourrait largement dépasser le symbole, mais j'aimerais avoir votre avis là-dessus.

Je vais vous laisser répondre, et j'aurai ensuite une autre question à poser, monsieur le président.

**M. Crawley:** Je vous remercie, monsieur. Il est vrai que ça n'est pas simplement symbolique. Il est certain que les membres de mon association et moi-même vivons dans le monde réel et dans l'économie réelle. Le mot aurait l'effet de nous rassurer quant aux avantages que présente pour nous l'ALÉ. La culture est exemptée de l'accord, et certaines industries en particulier, comme la radiodiffusion, tandis que les télécommunications sont exclues.

Lorsqu'il y aura convergence entre télécommunications et radiodiffusion, qu'advient-il de l'exemption prévue pour la culture dans l'ALÉ? Nous savons qu'elle n'a pas encore été invoquée. Nous savons que malgré la protection que nous offre l'ALÉ, si un ministre des Communications éclairé propose un projet de loi progressiste sur la distribution cinématographique, des pressions s'exerceront qui n'auront aucun rapport avec l'ALÉ, et il ne passera pas. Il nous faut toutes les références possibles dans une loi du Parlement afin de nous donner une défense. Je suis de votre avis.

Essentiellement, sur le plan juridique, le mot nous permettra de mieux nous défendre et nous assurera de ne pas tomber entre les mailles du filet, en nous empêchant d'invoquer la Loi sur le droit d'auteur ou la Loi sur la radiodiffusion. Par exemple, si pour une raison quelconque un service informatique amélioré décidait de vendre du matériel qui serait considéré comme un produit culturel, mais qui ne serait couvert ni par l'ALÉ ni par la Loi sur la radiodiffusion, le projet de loi C-62 ou la Loi sur le droit d'auteur, cela voudrait dire qu'on peut exploiter nos biens et services sans notre permission et sans notre participation économique.

**Le sénateur Frith:** Je voudrais faire un commentaire à ce propos puis soulever une autre question, monsieur le président.

Le mot figurait à l'origine dans la loi, à l'article sur la politique, et il en a été retiré, sauf erreur, par le Sénat. L'initiative a été prise d'abord par le comité sénatorial, lors de l'étude préliminaire. Dans le cours de la procédure législative, un amendement visant à le réintroduire a-t-il été proposé dont le libellé vous satisfaisait ou que vous auriez pu appuyer?

**M. Crawley:** Je traîne peut-être trop de dossiers, mais si je ne m'abuse, le député de Mont-Royal avait proposé un amendement lors de l'adoption du projet de loi, amendement qui a été rejeté.

**Le sénateur Frith:** Estimiez-vous que cet amendement répondait à vos attentes en la matière?

[Text]

**Mr. Crawley:** I am afraid I do not have a copy of that proposed amendment.

**Senator Frith:** As far as you recall.

**Mr. Crawley:** In essence, as it referred to reinserting the word "culture" in Clause 7, that would be a major step in the right direction, shall we say.

**The Chairman:** Senator Frith, before you go to your next point, may I just add as a supplementary to your question that I have been advised by the researchers that Minister Beatty told the subcommittee dealing with Bill C-62 that he believed that the word "sovereignty" would encompass cultural concerns. The word "sovereignty" is found in clause 7 in the first paragraph, "Canada's identity and sovereignty". In other words, removing the explicit reference to culture would not prevent the federal government from discharging its traditional responsibilities in the culture field.

**Senator Frith:** I think that would be helpful. If you want me to pursue the point I was making, if I were arguing a case, and I had the word "sovereignty" and also the word "culture", and I was not able to say to the court, "Look, this is the way you should interpret it, because the minister said so," then I would rather have the two words.

On the other point, the minister is saying that one of the reasons for taking it out was the undermining of provincial jurisdiction. I think the witness should understand, at least as I understand it, if this legislation infringes on provincial jurisdiction, then it is unconstitutional and it is *ultra vires*, and it could be so challenged.

It is interesting that it was in the original and, therefore, we can assume that the advisors, the legal advisors to the Crown, assumed that it was satisfactory and, to use the phraseology that the Constitution and the lawyers use, that it was ancillary to a clear area of jurisdiction established by the famous case involving the Radio Act in 1937.

Again, it seems to me there are no reasons to leave the word out, other than political reasons. There is not a legal reason. I think the witness possibly understands that.

**Mr. Crawley:** Yes, that is our understanding. I was privy to those remarks by the minister at the standing committee as well, and I think the reference to sovereignty obviously is something that supports a position of requiring a certain percentage, a rather large percentage, of Canadian ownership amongst common carriers under this act — of the actual distribution operations — and we fully support that.

[Traduction]

**M. Crawley:** Je crains de ne pas en avoir une copie.

**Le sénateur Frith:** Autant que vous puissiez vous en souvenir.

**M. Crawley:** Essentiellement, dans la mesure où il proposait de réinsérer le mot «culture» à l'article 7, je dirais que c'est un grand pas dans la bonne direction.

**Le président:** Sénateur Frith, avant que vous n'abordiez la question suivante, permettez-moi de signaler en complément à votre question que les attachés de recherche viennent de me signaler que le ministre, M. Beatty, avait déclaré au sous-comité chargé du projet de loi C-62 que selon lui le terme «souveraineté» recouvrait les questions culturelles. Le mot «souveraineté» figure au premier paragraphe de l'article 7, où il est question de «l'identité et la souveraineté canadiennes». Autrement dit, la disparition de la référence explicite à la culture n'empêcherait pas le gouvernement fédéral de s'acquitter de ses responsabilités traditionnelles dans le domaine culturel.

**Le sénateur Frith:** Voilà qui est utile. Si vous me permettez de continuer ce que je disais, si je devais défendre une affaire devant un tribunal, en pouvant me référer au mot «souveraineté», et aussi au mot «culture», je préférerais les avoir les deux si je ne pouvais dire au tribunal «Voilà comment il faut l'interpréter parce que c'est ce qu'a dit le ministre.»

Quant à l'autre question, le ministre dit qu'une des raisons pour laquelle le mot a été enlevé, c'est qu'il affaiblissait la compétence provinciale. Le témoin doit comprendre, du moins c'est ce que je comprends, que si la loi empiète sur un domaine de compétence provinciale, elle n'est pas constitutionnelle et elle est *ultra vires*; elle pourrait donc être contestée.

Il est intéressant de noter que le mot figurait dans l'original et on peut donc présumer que les conseillers juridiques de la Couronne l'ont jugé satisfaisant et — pour reprendre la terminologie de la Constitution et des avocats — qu'elle est complémentaire dans un domaine de compétence bien défini lors de la fameuse affaire concernant la Loi sur la radio de 1937.

Je le répète, il me semble qu'il n'y a aucune raison d'exclure le mot, à part des raisons politiques. Il n'y a aucune raison juridique. Le témoin le comprend peut-être.

**M. Crawley:** Oui, c'est ce que nous croyons comprendre. J'ai moi aussi entendu ces remarques qu'a faites le ministre devant le comité permanent, et la référence à la souveraineté permet évidemment d'exiger un certain pourcentage, un assez important pourcentage, de propriété canadienne dans les entreprises de télécommunication, aux termes de cette loi — dans le domaine de la distribution — et nous y sommes tout à fait favorables.



[Text]

Our fear is that there is absolutely no provision to assure that there will be even a small percentage of Canadian goods and services offered necessarily through the telecommunications system, as this act may or may not apply.

**Senator Gustafson:** This question may not be exactly relevant, but I would like to get your feeling on the subject. I represent a rural area. We have many small towns that do not have piped-in communications of any kind, although people may have a dish sitting in their backyard or on their farm.

I have been watching these debates with the communication people for some time with concern that there seems to be an element of control written in that seems to be coming, which may be very offensive to the rural community simply because we have no other alternatives. I was just wondering whether the arts community is aware of the feeling in the rural communities? We get caught up in the Canadian content and I understand that and it is legitimate, but I just want to hear your comments on that.

**Mr. Crawley:** Well, I am not sure what you mean by control. Maybe you could clarify what you mean by that.

**Senator Gustafson:** Well, in terms of licensing, in terms of requirements that will be made on rural areas, where you do not have the numbers of people to make communications economic.

**Mr. Crawley:** I understand. One of the wonders of the modern technological revolution is that very soon, and increasingly, it will not matter whether you are in a rural or an urban area, you will have many choices in terms of what you can access through the communications networks, and the telecommunications network is certainly going to play a big part in that.

You have to understand that I am not here to argue that certain products should not be made available to people if they want them. I am here to seek an assurance that in terms of the Canadian goods and services that are offered — media production, cultural products — there is still structural recognition that it is important to have Canadian information products and cultural products services available in the network.

Obviously, we are unique in the world in the sense that we operate with this very transparent border, where south of the border there are very large communications infrastructure interests who are able to integrate vertically in a way that we have not heretofore. We are looking at that. I think we have to look at that. We just do not want to get lost in the shuffle in terms of rights holders, the creative people, the people who actually do the value-added processing that makes new products, so they do not have to go somewhere else in order to be adequately financed. We want to be assured that there is

[Traduction]

Ce qui nous inquiète, c'est qu'il n'y a absolument aucune disposition garantissant qu'un pourcentage même modeste de biens et services canadiens sera obligatoirement offert par les systèmes de communication, puisque cette loi ne s'appliquera pas nécessairement.

**Le sénateur Gustafson:** La question n'est peut-être pas tout à fait pertinente, mais j'aimerais avoir votre avis sur le sujet. Je représente une région rurale. Beaucoup de petites localités n'ont aucun type de communication par câble, bien que les gens puissent avoir une antenne parabolique dans leur cour ou sur leurs terres.

Je suis depuis un certain temps ces débats dans le milieu des communications, et je m'inquiète de ce qu'on semble introduire un élément de contrôle qui pourrait être extrêmement insultant pour les milieux ruraux, où on n'a pas le choix. Je me demandais si la communauté artistique a conscience de ce que pensent les gens en milieu rural? On se laisse prendre par cette idée du contenu canadien, qui est tout à fait justifié, je le comprends, mais j'aimerais savoir ce que vous en pensez.

**M. Crawley:** Je ne vois pas très bien ce que vous entendez par contrôle. Peut-être pourriez-vous me l'expliquer.

**Le sénateur Gustafson:** Je veux parler des exigences en matière de licences, des exigences qui seront imposées dans les régions rurales, là où les services de télécommunication sont peu rentables en raison de la faible population.

**M. Crawley:** Je comprends. Un des miracles de la révolution technologique c'est que bientôt, et de plus en plus, il n'y aura plus aucune différence entre les régions rurales et urbaines. Les réseaux de communication offriront énormément de choix, et les réseaux de télécommunication joueront certainement un rôle important.

Il faut bien comprendre que je ne suis pas venu ici pour dire que certains produits ne devaient pas être offerts au public qui les demande. Je suis venu demander l'assurance que l'on continuera de reconnaître, dans la structure législative même, l'importance de continuer à offrir sur les réseaux des produits culturels et des services d'information canadiens.

Nous avons une situation unique au monde en ce sens que la frontière est totalement transparente et qu'au sud de celle-ci il y a des compagnies de communication géantes avec des capacités d'intégration verticale que nous n'avons pas encore. C'est ce qui nous préoccupe. Il faut s'en préoccuper. Nous ne voulons pas que les détenteurs de droits, les créateurs, les gens qui apportent cette valeur ajoutée qui aboutit à de nouveaux produits soient oubliés, et qu'ils soient obligés d'aller ailleurs pour obtenir un financement suffisant. Nous voulons nous assurer qu'il y ait un certain soutien structurel, non seulement



**[Text]**

some structural support, not only for the owners of a carriage system, but also for the creators of the content that must be available in a carriage system.

**Senator Gustafson:** It is understandable, and I just take this opportunity to communicate that concern.

**Mr. Crawley:** We would like Canadian products to be available to Canadians everywhere, all communities.

**Senator Forrestall:** The concern I had was dealt with by Senator Frith, but not entirely to my satisfaction with respect to the whole question. I accept his premise that it is probably a political question, not a legal one, and I have always had difficulty in putting the horse and the cart in the right positions. I am not always sure which comes first. My point was only to raise concerns that are quite valid, such as yours are, the concerns of people who fear what might happen, not knowing what could happen.

On the point Senator Frith raised to which you have responded, the chairman has reiterated the minister's comments, and indeed expanded on them. That was the area of my concern. That is why it is out. That is a mighty political force.

**Senator Frith:** Senator Forrestall, I did not mean to dismiss the political aspect. I am not suggesting that the political consideration is a small one. I am simply saying that it has to be separated from the legal one and I think you are quite right, that does not diminish its strength.

**Senator MacDonald:** I was not here, Mr. Chairman, during any of the hearings in the pre-study. When the committee was doing its pre-study, was the word "culture" in the draft you were studying at that particular time?

**The Chairman:** Yes, it was.

**Senator MacDonald:** Was culture taken out as a recommendation of the committee?

**The Chairman:** Yes, it was.

**Senator MacDonald:** It was taken out, I assume because of the persuasion of the minister?

**The Chairman:** Witnesses who came before the committee had spoken to it.

**Senator MacDonald:** Witnesses who said it was not necessary that it be in?

**The Chairman:** That is correct.

**Senator MacDonald:** Can you name a couple?

**The Chairman:** I cannot recall. We can look it up.

**[Traduction]**

pour les propriétaires des moyens de transmission, mais aussi pour ceux qui créent le contenu indispensable pour la transmission.

**Le sénateur Gustafson:** C'est compréhensible. Je voulais simplement saisir cette occasion d'exprimer cette préoccupation.

**M. Crawley:** Nous souhaitons que les produits canadiens soient disponibles à tous les Canadiens, où qu'ils habitent.

**Le sénateur Forrestall:** Le sénateur Frith a déjà abordé la question qui m'intéressait, mais je ne suis pas entièrement satisfait de la réponse. Je conviens que c'est probablement une question politique, et non pas juridique, et j'ai toujours le plus grand mal à placer la charrue et les boeufs dans le bon ordre. Je ne sais pas toujours très bien ce qui vient en premier. Je voulais simplement exprimer des préoccupations tout à fait valables, comme les vôtres, les préoccupations de ceux qui, devant l'inconnu, ressentent des craintes.

À propos de la question qu'a soulevée le sénateur Frith tout à l'heure et à laquelle vous avez répondu, le président a rappelé ce qu'a dit le ministre, et il a en fait expliqué son propos. C'était cela qui m'intéressait. Voilà pourquoi le mot a été retiré. Il a une incidence politique importante.

**Le sénateur Frith:** Sénateur Forrestall, je ne voulais pas minimiser l'importance politique. Je ne prétends pas que l'aspect politique soit mineur. Je dis simplement qu'il faut le séparer de l'aspect juridique. Vous avez tout à fait raison, cela ne diminue pas sa force.

**Le sénateur MacDonald:** Monsieur le président, je n'ai pas participé aux audiences de l'étude préliminaires. Le mot «culture» figurait-il dans l'ébauche qui a fait l'objet de l'étude préalable par le comité?

**Le président:** Oui.

**Le sénateur MacDonald:** En a-t-il été retiré sur la recommandation du comité?

**Le président:** Oui.

**Le sénateur MacDonald:** Il a été enlevé, je présume, à la demande du ministre?

**Le président:** Des témoins qui ont comparu devant le comité en ont parlé.

**Le sénateur MacDonald:** Des témoins qui ont dit qu'il n'était pas nécessaire de l'inclure?

**Le président:** C'est exact.

**Le sénateur MacDonald:** Pourriez-vous m'en nommer quelques-uns?

**Le président:** Je ne m'en souviens pas. Nous pourrions vérifier.

[Text]

**Senator MacDonald:** Were the other witnesses basing their arguments for its elimination on the same reasons that were given by the minister, which was that it was an infringement on provincial jurisdiction?

**The Chairman:** That was one of the big arguments, yes.

**Senator MacDonald:** It would be interesting if there were some provincial representatives present. I should like to know who the others were who would dream that up — I mean, not dream it up, but come to the aid of —

**The Chairman:** The Canadian Bar Association was one of them, I recall, but staff are just looking it up now. We will find the answer for you.

**Senator Graham:** Can I be of little help here. As I recall, because I was here for all the hearings, the original wording was, "...to strengthen the social and economic, cultural and political fabric." I think those were the original words and they removed the words "cultural" and "political", indeed on the recommendation of the Canadian Bar Association. They did not want the federal statute to impose or infringe on the cultural jurisdiction of a given province.

**Senator Forrestall:** They wanted to draw attention to it.

**Senator Graham:** I suppose.

As I recall, Mr. Chairman, the words "cultural" and "political" — I do not have the words in front of me — but as I recall the phrase, it was, "...to strengthen the social and economic, cultural and political fabric", and the words "cultural" and "political" were both removed.

**The Chairman:** Senator MacDonald, the researchers are seeing what what they can find. Did you have another question while they are looking?

**Senator MacDonald:** Mr. Crawley, in your third paragraph you mention a clause-by-clause discussion. Which clause-by-clause discussion were you referring to? Was it the pre-study or the actual study of the bill?

**Mr. Crawley:** This was in the House Standing Committee on Culture and Communications.

**Senator MacDonald:** House of Commons?

**Mr. Crawley:** House of Commons, yes.

**Senator MacDonald:** Well, that was practically word for word what the minister said yesterday. He said that the onus is on those arguing that culture has to be included specifically by reference; the onus is on them to demonstrate what could not be done within the bill if it were not included. He repeated that yesterday, I think in practically the same words. What does he mean?

[Traduction]

**Le sénateur MacDonald:** Les autres témoins fondaient-ils leurs arguments en faveur de l'élimination sur les mêmes raisons que celles avancées par le ministre, c'est-à-dire que le terme empiétait sur la compétence provinciale?

**Le président:** C'était l'un des principaux arguments, oui.

**Le sénateur MacDonald:** Ce serait intéressant s'il y avait ici des représentants des provinces. J'aimerais savoir qui étaient les autres qui ont inventé cela — c'est-à-dire, je ne veux pas dire inventé, mais qui ont appuyé...

**Le président:** Il y avait notamment l'Association du barreau canadien, si je ne m'abuse; le personnel vérifie en ce moment même. Nous vous donnerons la réponse.

**Le sénateur Graham:** Puis-je intervenir? Si je me souviens bien, car j'ai participé à toutes les audiences, l'énoncé original disait «... renforcer la structure culturelle, politique, sociale et économique». Il me semble que ce sont là les mots originaux, et on a rayé «culturelle» et «politique», effectivement sur la recommandation de l'Association du barreau canadien, qui ne voulait pas qu'une loi fédérale empiète sur la compétence d'une province dans le domaine culturel.

**Le sénateur Forrestall:** Ils voulaient attirer l'attention sur ce point.

**Le sénateur Graham:** J'imagine.

Si je me souviens bien, monsieur le président, et bien que je n'aie pas le texte sous les yeux, il me semble que l'énoncé se présentait ainsi «... et renforcer la structure culturelle, politique, sociale et économique», et on a par la suite enlevé les mots «culturelle» et «politique».

**Le président:** Sénateur MacDonald, les attachés de recherche vont voir ce qu'ils pourront trouver. En attendant, avez-vous une autre question?

**Le sénateur MacDonald:** Monsieur Crawley, au troisième paragraphe, vous mentionnez la discussion lors de l'examen et article par article. À quoi faites-vous allusion? Parlez-vous de l'étude préliminaire ou de l'examen du projet de loi?

**M. Crawley:** De la procédure devant le Comité permanent de la culture et des communications de la Chambre.

**Le sénateur MacDonald:** La Chambre des communes.

**M. Crawley:** Oui, la Chambre des communes.

**Le sénateur MacDonald:** Eh bien, c'est presque mot pour mot ce qu'a dit le ministre hier. Il a dit qu'il incombe à ceux qui estiment qu'il faut mentionner spécifiquement la culture de démontrer quels objectifs le projet de loi ne pourrait atteindre sans ce mot. Il l'a répété hier, pratiquement dans les mêmes termes. Que cela signifie-t-il?



[Text]

**Mr. Crawley:** I do not mean to interpret Mr. Beatty, since I have a different point of view on this issue, but what he is suggesting seems to be borne out by the testimony of his expert witness that he brought here, Mr. Racine, which is that without that word "culture", there is absolutely no threat to the status quo, if there were such a thing, in the Canadian cultural industries, and that it will not impede our ability to institute programs or maintain programs which support the cultural infrastructure of the country, the media production sector and so on; he is saying that the Broadcasting Act and the Copyright Act and the Communications Act suffice and that the reference is not necessary in this bill.

We are not reassured that that is the case, but he seems to be leaning to that point of view.

**The Chairman:** Senator MacDonald, in answer to your question, a summary of all the evidence of all the witnesses who appeared in the pre-study has been prepared and on one page we know that the CTA, the Canadian Bar Association, ITAC, or Information Technology Association of Canada, and Fonorola, all gave evidence before the committee that they felt that the word "culture" was not needed, and for different reasons.

**Senator MacDonald:** Who were they, Mr. Chairman?

**The Chairman:** Fonorola, Information Technology Association of Canada, Competitive Telecommunications Association, and the Canadian Bar Association. They all appeared before us and all made comments and it was based upon the evidence that the committee made the recommendation.

**Senator MacDonald:** I can understand the Canadian Bar Association. I will respect that, but I would like to know where the other ones were coming from.

**The Chairman:** I can read some summaries if you would like.

**Senator MacDonald:** Where were their offices being gored?

**The Chairman:** Fonorola is a reseller of telecommunications. Information Technology Association of Canada says, in an extract from a letter of June 9, 1992:

We find the references to sovereignty and culture unnecessary. ITAC's view is that Bill C-62 is fundamentally an economic bill which embodies long-standing elements of social policy. We would prefer that references to sovereignty and culture protection be removed from Clause 7.

**Senator Frith:** They wanted both out?

[Traduction]

**M. Crawley:** Je ne prétends pas interpréter la pensée de M. Beatty, puisque je ne partage pas son point de vue sur la question, mais sa suggestion semble inspirée du témoignage de l'expert qui l'accompagnait, M. Racine, selon lequel l'absence du mot «culture», ne menace aucunement le statu quo, si tant est qu'il existe, dans les industries culturelles canadiennes; en outre, cela ne limitera aucunement notre capacité à établir ou maintenir des programmes visant à appuyer l'infrastructure culturelle canadienne, le secteur de la production médiatique, et ainsi de suite. Il dit que la Loi sur la radiodiffusion, la Loi sur le droit d'auteur et la Loi sur les communications suffisent et qu'il n'est pas nécessaire de faire référence à la culture dans ce projet de loi.

Cela ne nous rassure pas pour autant, mais il semble s'appuyer sur cette opinion.

**Le président:** Sénateur MacDonald, pour répondre à votre question, on a préparé un résumé de tous les témoignages que nous avons entendus dans le cadre de l'étude préliminaire, et nous voyons sur une page que la CTA, l'Association du barreau canadien, l'ACTI, ou Association canadienne de la technologie informatique, et Fonorola ont toutes dit devant le comité qu'il n'était pas nécessaire d'inclure le mot «culture», et ce pour des raisons différentes.

**Le sénateur MacDonald:** De qui s'agissait-il, monsieur le président?

**Le président:** Fonorola, l'Association canadienne de la technologie informatique, la *Competitive Telecommunications Association*, et l'Association du barreau canadien. Tous ces organismes qui ont comparu devant le comité ont exprimé un avis, et c'est sur la base de ces témoignages que le comité a présenté sa recommandation.

**Le sénateur MacDonald:** Je peux comprendre en ce qui concerne l'Association du barreau canadien. Je respecte son opinion, mais j'aimerais comprendre les raisons des autres.

**Le président:** Je peux vous lire quelques résumés, si vous le souhaitez.

**Le sénateur MacDonald:** En quoi cela les gênait-il?

**Le président:** Fonorola est revendeur en télécommunications. L'Association canadienne de la technologie informatique du Canada disait, dans une lettre du 9 juin 1992:

Nous estimons que les références à la souveraineté et à la culture sont superflues. L'ACTI estime que le projet de loi C-62 est essentiellement un texte économique qui inclut des éléments de politique sociale de longue date. Nous préférierions que toute référence à la protection de la souveraineté et de la culture soit éliminée de l'article 7.

**Le sénateur Frith:** Ils voulaient qu'on les enlève les deux?



[Text]

**The Chairman:** That is their suggestion. Competitive Telecommunications Association said, and again this is not the actual words, this is a summary:

In our submission we note and support the Fonorola submission that the current preamble dealing with culture is inappropriate, probably insensitive, and that this is an economic piece of legislation. We would rather see a preamble that is perhaps more along the lines of Clause 7(f) that states overall that it is the government's position to require increased reliance on the market.

That is just a sample.

**Senator Petten:** Mr. Chairman, if I may, who are these people? Are they national? Are they regional?

**The Chairman:** National.

**Senator Petten:** How many people would they represent? What is the size? Big? Small? I do not want to nitpick. I just want to know whom they represent. How big are they?

**The Chairman:** CTA is the umbrella organization for resellers.

**Mr. Crawley:** They represent AT&T and MCI and Sprint.

**Senator MacDonald:** I am sorry. I misunderstood. I thought you said the CBA, the Canadian Bar Association?

**The Chairman:** The Canadian Bar Association as well, which is a national organization.

**Senator Petten:** Thank you.

**Senator Frith:** It is very good, I think, that we are getting this on the record, because it seems to reflect a difference of philosophy.

**The Chairman:** That is exactly what the minister said.

**Senator Frith:** Yes, I understand. This is one philosophy, that the economy operates and should not be cluttered up by culture and that is a point of view.

**Mr. Crawley:** If I may, as I pointed out in earlier correspondence to the minister and to the other place, we do not raise any objections to the economic objectives of this bill. We do not raise any objections to the invocation of the mysterious market forces that are going to solve all the problems of the world. We have no problem with that. We are willing to compete in a market.

We need to be assured, however, that there is a recognition that we need structural tools in which to do that competition, and we have looked for them. There was another bill that we worked on for 15 years which has only been partially

[Traduction]

**Le président:** C'est ce qu'ils ont suggéré. La *Competitive Telecommunications Association* disait, et là encore ce n'est pas une citation exacte, mais un résumé:

Dans notre mémoire, nous mentionnons le mémoire de Fonorola et, comme cette association, nous estimons que le préambule actuel portant sur la culture est inapproprié, et probablement indélicat, et qu'il s'agit en outre d'une loi à caractère économique. Nous préférierions que le préambule dans l'esprit du paragraphe 7(f) où le gouvernement déclare qu'il entend favoriser le libre-jeu du marché.

Voilà un exemple.

**Le sénateur Petten:** Monsieur le président, avec votre permission, qui sont ces gens? Représentent-ils des organisations nationales? Régionales?

**Le président:** Nationales.

**Le sénateur Petten:** Combien de personnes représentent-ils? Ces organismes sont-ils grands? Petits? Je ne veux pas couper les cheveux en quatre, mais j'aimerais savoir qui ils représentent. Quelle est leur importance?

**Le président:** La CTA est un organisme cadre qui représente les revendeurs.

**M. Crawley:** Ils représentent AT&T, MCI et Sprint.

**Le sénateur MacDonald:** Pardonnez-moi, j'avais mal compris. Je croyais que vous aviez parlé de l'Association du barreau canadien.

**Le président:** L'Association du barreau canadien également, et c'est là un organisme national.

**Le sénateur Petten:** Je vous remercie.

**Le sénateur Frith:** Il est bon, me semble-t-il, que tout cela soit dit, car cela montre qu'il y a une différence philosophique.

**Le président:** C'est exactement ce qu'a dit le ministre.

**Le sénateur Frith:** Oui, je comprends. On a là une philosophie selon laquelle il faut laisser jouer le marché, et ne pas s'embarrasser de culture. C'est un point de vue.

**M. Crawley:** Avec votre permission, comme je l'ai déjà signalé dans ma correspondance avec le ministre, et ailleurs, nous ne nous opposons pas aux objectifs économiques du projet de loi. Nous n'avons aucune objection à ce qu'on invoque les forces mystérieuses du marché qui vont résoudre tous les problèmes de ce monde. Nous n'y voyons aucun inconvénient. Nous sommes prêts à faire concurrence sur le marché.

Nous voulons cependant l'assurance que l'on comprenne que nous avons besoin de certains éléments structuraux si nous voulons participer à la concurrence, et nous les avons cherchés. Il y a un autre projet de loi auquel nous avons travaillé pendant

[Text]

proclaimed by the government, Bill C-7, which did not give us any practical tools to strengthen our economic base in which we work. Our fear is that it is part of a pattern, if you take it out; if you had removed "sovereignty", too, we might have been even more upset.

We do not object to the basic economic objectives. We just want to recognize that the cultural industries are an economic player here, too.

**The Chairman:** I understand.

**Senator Sylvain:** Mr. Crawley, you have a serious and well-founded concern on the question of Canadian culture and I certainly commend you for that. At present, who controls Canadian culture on the air waves and in telecommunications? Where does the control reside for culture, Canadian content, broadcasts, the formation of musicians and all of that? Where does that come from right now?

**Mr. Crawley:** Such controls as are deemed necessary, I suppose, from the point of view of the people of Canada come through the Department of Communications and the CRTC.

**Senator Sylvain:** Would you not agree it is mostly the CRTC who makes the rules as to Canadian content?

**Mr. Crawley:** Yes.

**Senator Sylvain:** They make those rules on Canadian content now, on the various laws that are in place, the Broadcasting Act, the other laws that the minister mentioned the other day that I cannot recite right now. That is already in place. Are you satisfied with the way the CRTC is doing its job?

**Mr. Crawley:** More or less, yes.

**Senator Sylvain:** By amending this particular law, how will that enhance, aggrandize, or change in any way what the CRTC is doing now?

**Mr. Crawley:** Well, the rights issue, the one which I noted earlier in my remarks, is one from which the CRTC has stepped away.

**Senator Sylvain:** But that has nothing to do with this particular law.

**Mr. Crawley:** No, but there is an example. The minister and Mr. Racine in their remarks imply that all these pieces of legislation fit together as tightly as a glove and that any problems that are not dealt with under this act will be dealt with by the CRTC through its powers. The CRTC will have in its hands all the instruments it needs to deal with this reality. It has created the system of cultural support that the world is now imitating.

These are high-falutin claims. It has not been our experience with the CRTC that they have been able to approach rights.

[Traduction]

15 ans et qui a partiellement été adopté par le gouvernement, le projet de loi C-7 qui ne nous a apporté aucun instrument pratique pour renforcer la base économique sur laquelle nous nous appuyons. Nous craignons de voir se dégager une tendance si vous enlevez la référence à la culture. Si vous aviez éliminé aussi le mot souveraineté, nous serions encore plus troublés.

Nous ne nous opposons pas aux objectifs économiques fondamentaux. Nous voulons simplement que l'on reconnaisse le rôle économique des industries culturelles.

**Le président:** Je comprends.

**Le sénateur Sylvain:** Monsieur Crawley, votre préoccupation concernant la culture canadienne est sérieuse et fondée, et elle est tout à votre honneur. Actuellement, qui contrôle la culture canadienne sur les ondes et dans les télécommunications? En matière de culture, de contenu canadien, de radiodiffusion, de formation de musiciens, et cetera, qui détient le contrôle? Où est le siège du pouvoir actuellement?

**M. Crawley:** Les contrôles qui sont jugés nécessaires du point de vue du peuple canadien sont exercés par le ministère des Communications et le CRTC.

**Le sénateur Sylvain:** Ne conviendrez-vous pas que c'est essentiellement le CRTC qui régit le contenu canadien?

**M. Crawley:** Si.

**Le sénateur Sylvain:** C'est le CRTC qui établit les règlements concernant le contenu canadien, en se fondant sur les diverses lois en vigueur, la Loi sur la radiodiffusion et d'autres que le ministre a mentionnées l'autre jour et que je ne pourrais vous réciter maintenant. Ce système est déjà en place. Êtes-vous satisfait du travail que fait le CRTC en la matière?

**M. Crawley:** Plus ou moins, oui.

**Le sénateur Sylvain:** Comment une modification à cette loi-ci améliorerait-elle, élargirait-elle ou modifierait-elle le travail que fait actuellement le CRTC?

**M. Crawley:** Eh bien, en ce qui concerne les droits, dont j'ai parlé plus tôt dans mes remarques, le CRTC s'est déclaré incompétent.

**Le sénateur Sylvain:** Mais ça n'a aucun rapport avec cette loi-ci.

**M. Crawley:** Non, mais c'est un exemple. Le ministre et M. Racine laissent entendre que tous ces textes législatifs s'imbriquent étroitement les uns dans les autres et que tout problème laissé en suspens par cette loi serait réglée par le CRTC. Celui-ci aura en main tous les instruments nécessaires pour faire face à cette réalité. Il a créé un système de soutien culturel dont s'inspire le monde entier.

Ce sont là des déclarations grandiloquentes. D'après notre expérience, le CRTC n'a pas pu régler le problème des droits.



[Text]

He went on to tell this committee, and I am sure you had no reason not to believe him, that all these European countries are modelling their regulatory system after us. They happen to have signed on to an intellectual property law in the world called the Rome Convention, which Canada still has not ratified because the U.S. does not seem to want to ratify it, although we are moving in that direction. This is the way these things fit together, sir, with respect.

**Senator Sylvain:** I still get back to the point, sir, that the Canadian contents rules, which you are advocating, are already there, are already being respected by the CRTC, are already being controlled by various laws that are there, and it is those laws that you say are the models for other people, not this law, since it is not there yet.

So my question is, why would the addition of the word "culture" in this law change anything that is happening now and with which you are satisfied?

**Mr. Crawley:** I need some reassurance that it will not because there can be no doubt that certain goods and services that are currently made available to Canadians under the auspices of the Broadcasting Act through the CRTC will be made available to them through the telecommunications system eventually.

**Senator Sylvain:** Well, I would suggest to you, sir, that what we are dealing with here is what is called the new — what is it the term — the new technological highway. If that is so, what travels down the highway are the things that will come out of the CRTC under these other acts; but this is the highway. It has nothing to do with culture. It has to do with providing the means for culture to be distributed.

It does not really need to have the word "culture" involved in it since the other acts do a very good job of it. The CRTC does a good job of it, and we apparently are a model world-wide for this. Adding the word "culture" here is not going to change anything in the types of programs that are going to go out, the proportions of programs that might be advocated in one way or another by the CRTC. This is simply a distribution means. It is just a highway. The cars that go along it, the people who drive on it — that is something else entirely.

If I want to carry this analogy a little further, the Trans-Canada Highway is one thing which is basically federal. But the licensing laws are provincial, and if we get involved in getting into provincial fields, I think that we are going to be in a lot of trouble.

**Senator Frith:** Of course, these highways as you know, if you like that metaphor, travel north and south also, and we have bridges and so on that deal with it.

[Traduction]

Il a ensuite dit au comité, et je sais que vous n'avez aucune raison de mettre en doute sa parole, que tous les pays européens s'inspirent de notre modèle pour la mise en place de leurs propres systèmes de réglementation. Il se trouve qu'ils sont signataires de la Convention de Rome, loi internationale sur la propriété intellectuelle, que le Canada n'a pas encore ratifiée parce que les États-Unis semblent hésiter, même s'ils semblent avancer dans cette direction. Voilà, monsieur, comment les choses s'imbriquent.

**Le sénateur Sylvain:** Je n'en reviens pas moins au fait, monsieur, que les règles sur le contenu canadien, que vous préconisez, sont en place et sont appliquées par le CRTC; elles sont déjà régies par diverses lois en vigueur et ce sont ces lois-là qui sont un modèle pour d'autres nations, et non pas celle-ci, qui n'a pas encore été adoptée.

Ma question est donc la suivante: pourquoi l'ajout du mot «culture» changerait-il quoi que ce soit à la situation actuelle, situation dont vous êtes satisfait?

**M. Crawley:** J'ai besoin d'assurance que cela ne changera rien, car il ne fait aucun doute que certains produits et services actuellement offerts aux Canadiens conformément à la Loi sur la radiodiffusion, par l'entremise du CRTC, leur seront tôt ou tard offerts par les voies de télécommunication.

**Le sénateur Sylvain:** Permettez-moi de vous dire, monsieur, que ce dont il s'agit ici, c'est de cette nouvelle — comment dit-on? — autoroute technologique. Si c'est le cas, les produits qui passeront par cette autoroute seront ceux qu'autorisera le CRTC en vertu des autres lois; ce que nous avons ici, c'est l'autoroute. Cela n'a rien à voir avec la culture. C'est un moyen d'assurer la diffusion de la culture.

Il n'est pas vraiment nécessaire d'inclure le mot «culture» ici puisque les autres lois suffisent à la tâche. Le CRTC s'en occupe bien, et apparemment, nous sommes un modèle pour le monde entier. En ajoutant le mot «culture» on ne changera rien aux types d'émissions qui seront offertes, au pourcentage que le CRTC recommandera dans un sens ou dans l'autre. Il s'agit ici simplement de moyens de distribution. C'est une simple autoroute. Quels genres de véhicules y circuleront, qui seront les conducteurs, c'est une tout autre question.

Si l'on veut pousser un peu plus loin l'analogie, on peut dire que l'autoroute Transcanadienne relève essentiellement de l'autorité fédérale. Mais les lois régissant l'immatriculation sont provinciales, et en nous mêlant de ces questions de compétence provinciale, nous nous exposons à de gros ennuis.

**Le sénateur Frith:** Bien entendu, puisque vous aimez les métaphores, vous savez que ces autoroutes vont aussi du sud au nord, et que nous avons des ponts, par exemple, pour cela.



[Text]

I think the whole point of having culture is to have to have culture play a role in that highway. One of these things, if you read the letter, is that whole problem.

**Senator Sylvain:** I am glad that you agree that the CRTC is doing a good job of providing Canadians with Canadian content and that we are a model, and I thank you very much for your testimony.

**Senator Frith:** CRTC's powers are going to be changed by this legislation. They are. It is right there. You cannot shake it off that way.

**Senator Davey:** Mr. Crawley, this is a question that has been asked often, I am sure.

**Mr. Crawley:** There is a legal definition, I suppose, in terms of the conversation we are having now. The culture I am referring to — the cultural industries as defined, for instance, under the FTA, broadcasting, film and television, publishing and to a certain extent live performance — is everything that we do and everything that we are. It is a very slippery thing to define culture that in that sense.

It is like sovereignty, I suppose. Identity. I mean, those words are there and culture can be used in that broad sense, but it also has a very specific meaning for people who are involved directly in the manufacture of culture. It is not CRTC, with respect, that is providing the Canadian content. It is the artists and the creators and the producers in the country; it is they, the producers who work for broadcasting undertakings and producers who work for themselves and artists who work for themselves, who provide the Canadian content.

**Senator Davey:** I am sorry; perhaps I should have been here long ago to ask this question, but how does culture specifically relate to your presentation? Could you answer that question?

**Mr. Crawley:** The concerns I raise are based on the perception that it may be possible, without a specific reference to culture in the objectives of this bill, that telecommunications interests, which we are happy to see will be 80 per cent Canadian owned and controlled, may be tempted to offer cultural products, which they acquire from outside Canada, in much greater measure than they offer Canadian cultural products, if there is no stricture placed on them not to do so.

When someone calls a data bank to see a movie, that is considered a private communication between whatever that business is, wherever it is in the world, and that individual consumer; if for some reason, by some strange twist of fate, that transaction is not captured by broadcasting, let alone copyright, and no record of it is kept, what assurance do you have, then, that you have any ability to affect the quantity or quality of Canadian goods and services that are available on the super highway?

[Traduction]

Si l'on veut inclure la référence à la culture, c'est pour s'assurer que la culture joue un rôle sur cette autoroute. Si vous lisez bien la lettre, vous verrez que c'est là le problème.

**Le sénateur Sylvain:** Je suis heureux que vous conveniez que le CRTC fait un bon travail pour assurer aux Canadiens un contenu canadien et que nous sommes effectivement un modèle. Je vous remercie de votre témoignage.

**Le sénateur Frith:** Cette loi va modifier les pouvoirs du CRTC. Absolument. C'est dit ici. On ne peut pas se défaire du problème aussi simplement.

**Le sénateur Davey:** Monsieur Crawley, je suis sûr qu'on vous a souvent posé la question.

**M. Crawley:** Je suppose qu'il y a une définition légale pour ce dont nous parlons actuellement. La culture à laquelle je songe — les industries culturelles telles qu'elles sont définies dans l'ALÉ, la radiodiffusion, le cinéma et la télévision, l'édition et dans une certaine mesure les arts du spectacle — c'est tout ce que nous faisons et ce que nous sommes. C'est dangereux de définir la culture de ce point de vue.

C'est comme la souveraineté, en quelque sorte. C'est l'identité. J'entends par là que le mot culture peut avoir ce sens très large, mais pour les gens qui travaillent dans le domaine culturel, le mot a un sens très précis. Sauf votre respect, ce n'est pas le CRTC qui fournit le contenu canadien. Ce sont les artistes, les créateurs et les producteurs; ce sont eux, les producteurs qui travaillent pour les entreprises de radiodiffusion et les producteurs indépendants, ainsi que les artistes indépendants, qui fournissent le contenu canadien.

**Le sénateur Davey:** Je suis désolé. J'aurais peut-être dû venir beaucoup plus tôt pour poser la question, mais quel est le rapport direct entre la culture et votre présentation? Pourriez-vous me répondre?

**M. Crawley:** Les inquiétudes que j'ai exprimées viennent du fait que sans référence spécifique à la culture dans la partie du projet de loi traitant de la politique, on craint que les entreprises de télécommunications, dont nous sommes ravis de voir qu'elles devront appartenir à 80 p. 100 à des Canadiens et être contrôlées par eux, pourraient être tentées d'offrir des produits culturels achetés à l'extérieur du pays, beaucoup plus souvent qu'elles n'offriront des produits culturels canadiens, à moins qu'on ne les y oblige.

Lorsque quelqu'un appelle une banque de données pour voir un film, c'est une communication privée entre l'entreprise, où qu'elle soit dans le monde, et le consommateur; si pour une raison quelconque, si par un étrange coup du sort, la transaction ne relève pas de la radiodiffusion, encore bien moins du droit d'auteur, et si on n'en garde aucune trace, comment pouvons-nous être assurés que nous pourrions contrôler la qualité ou la quantité des biens et services canadiens offerts sur cette superautoroute?

[Text]

If all the cars are made very cheaply in Brazil, is it good for us to make sure we own 80 per cent of the road?

**Senator Davey:** That is a good answer. I tend to agree with you on this highway we are talking about. God help us, if there is no cultural involvement and no cultural facility, because culture, as you have suggested, should touch us all every day of the week, every hour. We are being swamped and submerged in technology and at great risk, it seems to me, of being unable to sustain our cultural values. So I am inclined to agree with you.

**Mr. Crawley:** Thank you.

**The Chairman:** Well, Mr. Crawley, on behalf of the committee I want to thank you very much for appearing today. We have had a excellent exchange of views, and you have had the opportunity to respond to the questions raised by your letter, which, as I indicated before Senator Frith came, were raised in the Senate itself in his address and were raised yesterday in questions that I put to the minister and to Stentor; so your views have certainly been well discussed.

On behalf of the committee, I thank you very much for appearing.

**Mr. Crawley:** May I be so bold as to ask what may be a political question, whether — God forbid — it is likely that this bill will be passed into law before the next general election? Would anyone like to venture an opinion on that, or is that too rude of me?

**Senator Forrestall:** I am about to make a motion, in the absence of an amendment, that the matter be reported back to the Senate as we received it.

**The Chairman:** Is there a seconder? Senator Sylvain?

**Senator Forrestall:** Now, that does not answer the question that you are asking.

**Senator Frith:** If you wanted to bet that it will not be passed before the next election, I would suggest you get very long odds.

**The Chairman:** Are you ready for the question?

**Senator Frith:** No, I have something else to say on the motion, Mr. Chairman.

First, I want to record that I am not going to propose an amendment here, but that I will probably propose one at third reading. I want my colleagues on the committee to know that, so that, when we put this motion it will not be raised against me that I did not move an amendment in committee.

On a completely different point, today I received a memorandum from our colleague, Senator Lucier. Actually, it is a copy of a memorandum to him, and it is not on this exact

[Traduction]

Si toutes les voitures sont fabriquées à bon marché au Brésil, à quoi bon être propriétaires à 80 p. 100 de la route?

**Le sénateur Davey:** C'est une bonne réponse. Je suis plutôt de votre avis à propos de cette autoroute dont il est question. Que Dieu nous vienne en aide s'il n'y a aucune participation ni aucun élément culturel, car la culture, comme vous l'avez dit, c'est quelque chose qui doit nous concerner chaque jour, à chaque heure. Nous sommes en train de nous faire submerger par la technologie et nous risquons fort, me semble-t-il, de ne plus pouvoir défendre nos valeurs culturelles. J'opine plutôt dans votre sens.

**M. Crawley:** Je vous remercie.

**Le président:** Monsieur Crawley, au nom du comité, je tiens à vous remercier d'être venu aujourd'hui. L'échange de vues a été fructueux, et vous avez eu la possibilité de répondre aux questions que vous souleviez dans votre lettre, et qui, comme je le disais avant l'arrivée du sénateur Frith, ont été soulevées par lui au Sénat et hier à nouveau dans les questions que j'ai adressées au ministre et à Stentor. Votre point de vue a donc certainement fait l'objet d'une bonne discussion.

Au nom du comité, je vous remercie encore une fois d'être venu.

**M. Crawley:** Me pardonneriez-vous l'audace de poser une question qui pourrait être politique, à savoir — Dieu nous en préserve — s'il est probable que le projet de loi soit adopté avant les prochaines élections? Quelqu'un oserait-il se prononcer là-dessus, ou la question est-elle trop impolie?

**Le sénateur Forrestall:** En l'absence d'un amendement, j'avais l'intention de présenter une motion recommandant que la question soit renvoyée au Sénat telle que nous l'avons reçue.

**Le président:** Quelqu'un appuie-t-il la motion? Le sénateur Sylvain?

**Le sénateur Forrestall:** Cela ne répond pas à votre question.

**Le sénateur Frith:** Si vous voulez parier que ce ne sera pas adopté avant les prochaines élections, j'ai l'impression que la cote sera très forte.

**Le président:** Êtes-vous prêts à passer au vote?

**Le sénateur Frith:** Non, j'ai autre chose à dire au sujet de la motion, monsieur le président.

Premièrement, je tiens à souligner que je n'ai pas l'intention de proposer un amendement ici, mais que je vais probablement le faire à l'étape de la troisième lecture. Je veux que mes collègues du comité le sachent, pour que personne ne puisse me reprocher, quand je déposerai ma motion, de ne pas avoir proposé d'amendement en comité.

Sur un point tout à fait différent, j'ai reçu aujourd'hui une note de service de notre collègue le sénateur Lucier. En fait, il s'agit d'une copie d'une note qui lui a été envoyée et qui ne



## [Text]

subject. It is on the subject of the bill, but on another branch of it. I think the best thing to do is to read it; it is not very long, so we can put it on the record. It is one page. I will leave out the personal side of the communication, which was to Senator Lucier from Andre Carrell of the City of Rossland, British Columbia, and get to the part that touches on the bill. The letter says:

We have just been alerted by the Union of B.C. Municipalities about this bill. Apparently it is now before the Senate. We are concerned specifically about the implications of Section 48(4), which would appear to enable a Canadian carrier or 'distribution undertaking' to establish an infrastructure on public road rights-of-way without municipal approval.

You know, of course, that municipalities regulate development through subdivision and development by-laws coordinating the use of road rights-of-way for a variety of uses and public utilities (water, sewer, drainage, telephone, power, gas, et cetera.) The prospect of having cable TV exempt from the process is unthinkable — You can imagine if that principle were applied to all public services —

...let any utility build what they want, where they want it, subject only to their specific regulatory agency (CRTC, federal or provincial public utilities commissions, et cetera).

What concerns us also is that municipalities have not been consulted about this change in policy. If the matter is now indeed before the Senate, can I count on you to solicit support among your colleagues for a call for municipal consultation (FCM, UBCM and other such organizations) on Bill C-62 generally and Section 48(4) specifically before sending it back to the House of Commons.

Then there is a personal greeting at the end.

My question, Mr. Chairman, is whether there is any history on this section. This is quite new to me. I received it this morning. I had not focused my attention on this section. Can you tell me if there is any history or anything on the record about this matter?

As I understand it, the municipalities are concerned that the bill will seriously affect their regulatory mechanisms as they relate to subdivisions and generally their municipal control over development and over their jurisdiction over roads, for

## [Traduction]

traite pas exactement de cette question. Elle porte sur le projet de loi, mais sur un autre aspect. Je pense que la meilleure chose, c'est que je vous la lise; comme elle n'est pas très longue, nous pouvons l'inclure dans le compte rendu. Il n'y a qu'une page. Je laisse de côté les aspects personnels de cette note envoyée au sénateur Lucier par Andre Carrell, de la ville de Rossland, en Colombie-Britannique, et je passe tout de suite à la partie qui touche le projet de loi. La lettre dit:

*L'Union of B.C. Municipalities* vient de nous signaler l'existence de ce projet de loi, qui est apparemment rendu au Sénat. Nous nous inquiétons tout particulièrement des conséquences que pourrait avoir le paragraphe 48(4), qui semble permettre aux entreprises canadiennes de télécommunications ou «de distribution» d'établir des infrastructures sur l'emprise des voies publiques sans avoir à obtenir l'autorisation des municipalités concernées.

Vous savez certainement que les municipalités adoptent des règlements régissant la subdivision et le lotissement de leurs terres afin de coordonner l'utilisation de l'emprise des voies publiques pour diverses fins et divers services publics (aqueduc, égout, drainage, téléphone, électricité, gaz, etc.). Il est impensable que les entreprises de câblodistribution soient exemptées de ce processus. — Vous pouvez imaginer ce qui se passerait si ce principe s'appliquait à tous les services publics —

... laisser tout service public construire ce qu'il veut, là où il le veut, sous réserve seulement des décisions de l'organisme de réglementation qui les régit (le CRTC, les commissions fédérales ou provinciales des services publics, etc.).

Ce qui nous inquiète également, c'est que les municipalités n'ont pas été consultées au sujet de ce changement de politique. Si la question est effectivement rendue devant le Sénat, puis-je compter sur vous pour demander l'appui de vos collègues afin que les municipalités (la FCM, l'UBCM et les autres organisations de ce genre) soient consultées au sujet du projet de loi C-62 en général, et du paragraphe 48(4) en particulier, avant que le projet de loi soit renvoyé à la Chambre des communes.

Viennent ensuite, pour finir, les salutations personnelles.

Monsieur le président, ma question est la suivante: j'aimerais savoir s'il a déjà été question de cet article auparavant. C'est du nouveau pour moi. J'ai reçu cette note ce matin. Je n'avais pas vraiment porté attention à cette disposition. Pouvez-me dire si on peut trouver quelque chose quelque part à ce sujet?

D'après ce que je peux voir, les municipalités craignent que le projet de loi n'érode sérieusement leurs mécanismes de réglementation en ce qui concerne la subdivision de leurs terres et, de façon générale, le contrôle qu'elles exercent sur leur



[Text]

example. Is there anything on the record about that, because it is quite a new point to me?

**The Chairman:** The answer, Senator Frith, is that I, too, seconds before coming to the committee, received a fax from the Village of Gold River, very much to the same effect. The telephone companies, of course, have had that right since the Railway Act of 1908, but I would like, if I may, to ask our researcher, who has knowledge of what went in the House of Commons, to tell us a little bit more about the history.

**Senator Frith:** And how clause 48(4) fits in.

**Ms Susan Alter, Library Researcher:** There may be some confusion here on the part of the municipalities in the sense that these provisions in the bill are not creating any new powers for the CRTC. Right now, Canadian carriers can construct a transmission line on municipal property, but they are required, under the Railway Act, to get the permission of the municipality and that is carried over in this bill, in clause 43(3). So, initially they would approach the municipality or another public authority for permission.

In the event that they cannot acquire the consent under terms and conditions that are acceptable to them, then they would go to the CRTC.

**Senator Frith:** That is 48(4).

**Ms Alter:** That is 48(4). That also is not a new power. That existed previously. What is new under this clause is that this right of access has been extended to cable companies in addition to Canadian carriers, and that is provided for by the term "distribution undertaking".

What was added to this clause in the House of Commons subcommittee was the language "no carrier or distribution undertaking", and "distribution undertaking" is new and that is to provide the same access to cable companies.

This is an issue that was raised with the Senate committee when it conducted its pre-study and the Senate committee made the recommendation in its report that this right of access be extended to cable companies and the response was carried over with an amendment in the House.

**Senator Frith:** When you say it was extended, you mean the whole thing was extended? In other words, the right to first apply under the other subsection?

[Traduction]

propre développement et leur compétence sur les routes, par exemple. Y a-t-il quelque chose dans les comptes rendus à ce sujet, parce que c'est un élément tout à fait nouveau pour moi?

**Le président:** Sénateur Frith, j'ai reçu moi aussi, par télécopieur, quelques secondes avant de m'en venir ici, une lettre du village de Gold River qui portait exactement sur le même point. Bien sûr, les compagnies de téléphone jouissent de ce droit depuis l'adoption de l'Acte des chemins de fer de 1908, mais j'aimerais, si c'est possible, demander à notre attachée de recherche, qui est au courant de ce qui s'est passé à la Chambre des communes, de nous en dire un peu plus sur l'historique du projet de loi.

**Le sénateur Frith:** Et plus particulièrement sur le paragraphe 48(4).

**Mme Susan Alter, attachée de recherche de la Bibliothèque:** Les municipalités ne semblent pas très bien comprendre de quoi il retourne, en ce sens que ces dispositions du projet de loi ne créent pas de nouveaux pouvoirs pour le CRTC. À l'heure actuelle, les entreprises canadiennes de télécommunications peuvent construire des lignes de transmission sur les terres municipales, mais en vertu de la Loi sur les chemins de fer, elles doivent obtenir l'autorisation des municipalités concernées; cette disposition est reprise dans ce projet de loi, au paragraphe 43(3). Donc, elles doivent au départ demander une autorisation à la municipalité ou à une autre administration publique.

Elles peuvent s'adresser au CRTC, mais plus tard seulement, et uniquement dans le cas où elles ne peuvent pas obtenir ce consentement dans des conditions qu'elles jugent acceptables.

**Le sénateur Frith:** Selon le paragraphe 48(4).

**Mme Alter:** Selon le paragraphe 48(4). Ce pouvoir n'est pas nouveau lui non plus. Il existait déjà. Ce qui est nouveau, dans ce paragraphe, c'est que ce droit d'accès ne vise plus seulement les entreprises de télécommunications; il a été étendu aux entreprises de câblodistribution. C'est ce qu'on entend par l'expression «entreprise de distribution».

Ce que le sous-comité de la Chambre des communes a ajouté à cette disposition, ce sont les mots «aucune entreprise de télécommunications ou de distribution»; la mention d'«entreprise de distribution» est nouvelle et vise à accorder le même droit d'accès aux entreprises de câblodistribution.

Cette question avait été soulevée devant le comité sénatorial, au moment de son étude préliminaire; le comité avait recommandé dans son rapport que ce droit d'accès soit étendu aux entreprises de câblodistribution, et c'est ce qui a donné lieu à un l'adoption de cet amendement à la Chambre.

**Le sénateur Frith:** Quand vous dites que ce droit a été étendu, est-ce que c'est pour tous les aspects de la question? Autrement dit, est-ce que cela concerne aussi le droit de présenter une demande en vertu de l'autre paragraphe?

[Text]

As you describe the regime, it sounds to me as if they have to go to the municipality first. If they cannot make a deal with the municipality, they have sort of an appeal to the CRTC.

**Ms Alter:** This is a regime that existed previously.

**Senator Frith:** Right. But it did not exist for cable companies.

**Ms Alter:** Exactly.

**The Chairman:** That is the one new thing, the cable companies.

**Senator Frith:** Before I was in the Senate I was in the cable business, and I certainly remember that we sure did not have the right. In fact, the whole problem was to negotiate with either Bell or the municipality and the public utility to see if you could hang your cables on there, and you expected to pay for it. You did not expect it to be a right.

Now they are talking about the roads, so a lot of them, of course, are no longer on utility poles, but are underground.

**Ms Alter:** Just to clarify a little further, senator. There was also concern raised by some of the provinces in their submissions to the House subcommittee that these provisions only required the consent of the municipality, and they said, "Well what about a province? A province has jurisdiction over certain roadways, and so forth, that municipalities do not have jurisdiction over." So that language was clarified by adding the words "public authority", which is defined under clause 2 in the legislation, so that the consent of the public authority, whether it is a municipality or province or Her Majesty in Right of Canada would be required.

**Senator Frith:** Could you just read that definition of public authority into the record at this point?

**Ms Alter:** Public authority in Clause 2 says, "Public authority includes Her Majesty in Right of Canada or a province".

**Senator Frith:** And all the municipalities are creatures of the province.

Well, it seems to me, Mr. Chairman, that if an amendment were made, it would have to be on the overall principle. In other words, there are two sides to it. If it is undesirable for this regime to exist, then it is as undesirable for Canadian carriers as it is for a distribution undertaking. In other words, all that you are giving the cable company is something that the others have. I cannot see any reason in just lopping off "distribution undertaking". You would have to go to the whole principle of the thing.

[Traduction]

D'après ce que vous dites, ces entreprises doivent s'adresser d'abord aux municipalités. Si elles ne peuvent pas s'entendre avec elles, alors elles ont en quelque sorte le droit d'aller en appel devant le CRTC.

**Mme Alter:** C'est le régime qui existait précédemment.

**Le sénateur Frith:** D'accord. Mais il n'existait pas pour les entreprises de câblodistribution.

**Mme Alter:** Exactement.

**Le président:** C'est ce qui est nouveau, les entreprises de câblodistribution.

**Le sénateur Frith:** Avant d'entrer au Sénat, j'étais dans le domaine de la câblodistribution; je me souviens très bien que nous n'avions pas ce droit-là. En fait, c'était tout un problème de négocier avec Bell, avec les municipalités ou avec les services publics pour savoir si nous pouvions accrocher nos câbles, et nous savions qu'il faudrait payer pour le faire. Nous ne voyions pas cela comme un droit.

Il est maintenant question des routes parce que, bien sûr, une bonne partie de ces câbles ne sont plus accrochés à des poteaux; il sont enfouis.

**Mme Alter:** Encore une petite précision, sénateur. Certaines provinces ont également émis des réserves à ce sujet dans leurs mémoires au sous-comité de la Chambre, parce que ces dispositions exigent seulement l'autorisation des municipalités. Les provinces ont fait remarquer que certaines routes relevaient de leur compétence, et non de celle des municipalités. Le texte du projet de loi a donc été clarifié, par l'ajout de l'expression «administration publique», qui est définie à l'article 2, de sorte que le consentement d'une administration publique, que ce soit une municipalité, une province ou Sa Majesté du chef du Canada, serait nécessaire.

**Le sénateur Frith:** Pourriez-vous nous lire cette définition de l'expression «administration publique» pour le compte rendu?

**Mme Alter:** On peut lire à l'article 2: «Administration publique. S'entend notamment de Sa Majesté du chef du Canada ou d'une province.»

**Le sénateur Frith:** Et toutes les municipalités sont les créatures des provinces.

Eh bien, il me semble, monsieur le président, que s'il doit y avoir un amendement, il doit viser le principe général. Autrement dit, il y a deux éléments en jeu. Si ce régime n'est pas souhaitable, il ne l'est pas plus pour les entreprises de télécommunications que pour les entreprises de distribution. Ce que je veux dire, c'est que le projet de loi donne simplement aux entreprises de câblodistribution quelque chose que les autres ont déjà. Je ne vois vraiment pas pourquoi on s'attaquerait seulement aux «entreprises de distribution». C'est le principe général qu'il faut réexaminer.



[Text]

Would you say that the basic difference is simply that the regime has existed; the regime of going to the public authority or the utility, the municipality and, if unsuccessful, going to the CRTC has existed for a long time?

**The Chairman:** In the Railway Act.

**Senator Frith:** Did the Board of Broadcast Governors have that jurisdiction before the CRTC? If not, it would not be correct to say that it has existed since 1908.

**Ms Alter:** Well, I believe it is something that has come through the Railway Act, so it would have been the National Transportation Agency or whoever.

**Senator Frith:** But there was some body, some federal body, since 1908 that you could turn to if you were unable to make the arrangements locally, if you were a Canadian carrier or predecessor. That is correct?

**Ms Alter:** Through the railway legislation.

**Senator Frith:** All we are doing here is giving cable companies the same right that these others have had for some time; is that right?

**Ms Alter:** That is correct.

**Senator Frith:** For example, a telephone company, previously a Canadian carrier, for years could have done what you have just described.

**The Chairman:** Actually did what she described.

**Senator Frith:** And did, yes; and had some authority, a predecessor of the CRTC, that it could go to.

**The Chairman:** The public utility boards in the provinces.

**Senator Frith:** Yes. Well, Mr. Chairman, I wonder if you would, or the committee would, consider it unreasonable for me to request that a copy of this exchange be sent to our correspondent, and I will refer to it in my speech.

**The Chairman:** And to this one as well.

**Senator Frith:** Yes, explaining what counsel has just described to us.

**The Chairman:** I would be pleased to.

**Senator Forrestall:** Don't suggest to them that it is at all binding legally.

**Senator Frith:** No, they have to get their own advice on that, but the point is they have to have some clarification of the situation.

**The Chairman:** That is agreed.

[Traduction]

Diriez-vous que la grande différence, c'est simplement que ce régime a existé; je veux parler du fait qu'il fallait depuis longtemps s'adresser à l'administration publique, au service public ou à la municipalité, après quoi, en cas d'échec, on présentait une demande au CRTC?

**Le président:** En vertu de la Loi sur les chemins de fer.

**Le sénateur Frith:** Le Bureau des gouverneurs de la radiodiffusion avait-il compétence dans ce domaine avant le CRTC? Sinon, il n'est pas juste de dire que ce régime existe depuis 1908.

**Mme Alter:** Eh bien, je crois que ce régime découlait de la Loi sur les chemins de fer. Il devait donc s'agir de Office national des transports ou quelque chose du genre.

**Le sénateur Frith:** Mais il y avait depuis 1908 un organisme, un organisme fédéral, auquel les entreprises canadiennes de télécommunications ou leurs prédécesseurs pouvaient s'adresser si elles ne réussissaient pas à s'entendre avec les autorités locales, n'est-ce pas?

**Mme Alter:** En vertu de la loi régissant les chemins de fer.

**Le sénateur Frith:** Donc, tout ce que nous faisons ici, c'est donner aux entreprises de câblodistribution un droit dont les autres jouissent depuis un certain temps, n'est-ce pas?

**Mme Alter:** C'est exact.

**Le sénateur Frith:** Par exemple, les entreprises de téléphone, qui étaient considérées auparavant comme des entreprises canadiennes de télécommunications, pouvaient faire ce que vous venez de décrire depuis des années.

**Le président:** Et elles le faisaient effectivement.

**Le sénateur Frith:** Elles le faisaient, oui; et il y avait un organisme, avant le CRTC, vers qui elles pouvaient se tourner.

**Le président:** Les commissions provinciales des services publics.

**Le sénateur Frith:** Oui. Eh bien, monsieur le président, je me demande si vous, ou les membres du comité, me jugeriez déraisonnable si je demandais qu'une copie de cette discussion soit envoyée à notre correspondant, et si j'y faisais allusion dans mon discours.

**Le président:** Et à cette autre personne également.

**Le sénateur Frith:** Oui, pour expliquer ce que notre attachée de recherche vient de nous dire.

**Le président:** Avec plaisir.

**Le sénateur Forrestall:** Sans pour autant leur laisser entendre que cet avis nous lie juridiquement.

**Le sénateur Frith:** Non, ces gens devraient obtenir eux-mêmes un avis sur la question, mais au moins, ils auraient là quelques éclaircissements.

**Le président:** C'est d'accord.



[Text]

Are you ready for the motion, honourable senators?

**Senator Sylvain:** It was moved, and I seconded the motion. We are waiting for the vote now.

**The Chairman:** All in favour?

**Senator Frith:** Why don't we just say, "On division", because I am probably going to move an amendment at third reading.

**The Chairman:** All right. The motion is carried on division.

Senator Frith, before you leave and before we adjourn, could you tell us what your amendment will be? Will your amendment be on culture?

**Senator Frith:** Yes. Correct. It might have been on this, too, but I have had a satisfactory explanation of this, I believe.

**The Chairman:** If there is no further business before the meeting, a motion to adjourn is in order.

The committee adjourned.

[Traduction]

Êtes-vous prêts à passer au vote, honorables sénateurs?

**Le sénateur Sylvain:** La motion a été déposée, et je l'ai appuyée. Nous attendons le vote.

**Le président:** Tout le monde est pour?

**Le sénateur Frith:** Pourquoi ne pas dire «à la majorité», parce que je vais probablement proposer un amendement en troisième lecture.

**Le président:** D'accord. La motion est adoptée à la majorité.

Sénateur Frith, avant que vous partiez et que nous levions la séance, pourriez-vous nous dire sur quoi portera votre amendement? Sur la culture?

**Le sénateur Frith:** Oui, exactement. J'aurais pu en proposer un sur ce point-ci aussi, mais je pense que l'explication qu'on m'a donnée est satisfaisante.

**Le président:** S'il n'y a pas d'autres points à l'ordre du jour de la séance, je peux accepter une motion d'ajournement.

La séance est levée.













*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canada Communication Group — Publishing  
Ottawa, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Groupe Communication Canada — Édition  
Ottawa, Canada K1A 0S9

---

WITNESS—TÉMOIN

*From the Alliance of Canadian Cinema, Television and Radio  
Artists:*

Mr. Alexander (Sandy) Crawley, President.

*De Alliance of Canadian Cinema, Television and Radio  
Artists:*

M. Alexander (Sandy) Crawley, Président.



CAI  
Y-1  
- 733

Government  
Publications



Third Session  
Thirty-fourth Parliament, 1991-92-93

Troisième session de la  
trente-quatrième législature, 1991-1992-1993

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

**Transport and Communications** **Transports et des communications**

*Chairman:*  
The Honourable DONALD H. OLIVER, Q.C.

*Président:*  
L'honorable DONALD H. OLIVER, c.r.

Tuesday, June 22, 1993

Le mardi 22 juin 1993

Issue No. 37

Fascicule n° 37

**First and only Proceedings on:**  
Examination of Bill C-110, An Act respecting  
the Northumberland Strait Crossing

**Premier et seul fascicule concernant:**  
Étude du Projet de loi C-110, Loi concernant  
l'ouvrage de franchissement du détroit  
de Northumberland

INCLUDING:  
THE TWENTIETH REPORT OF THE  
COMMITTEE (Bill C-110)

Y COMPRIS:  
LE VINGTIÈME RAPPORT DU COMITÉ  
(Projet de loi C-110)

APPEARING:  
The Honourable Elmer MacKay  
Minister of Public Works

COMPARAÎT:  
L'honorable Elmer MacKay  
Ministre des Travaux publics

WITNESSES:  
(See back cover)

TÉMOINS:  
(Voir à l'endos)

## THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Donald H. Oliver, Q.C., *Chairman*

The Honourable B. Alasdair Graham, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	MacDonald ( <i>Halifax</i> )
Atkins	* Murray P.C.
Bonnell	(or Lynch-Staunton)
Buchanan	Perrault
Forrestall	Petten
* Frith (or Molgat)	Phillips
Gustafson	

\* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

### *Change in Membership of the Committee:*

Pursuant to Rule 86(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Adams substituted for that of the Honourable Senator Bonnell (June 17, 1993).

The name of the Honourable Senator Bonnell substituted for that of the Honourable Senator Davey (June 17, 1993).

The name of the Honourable Senator Andreychuk substituted for that of the Honourable Senator Tkachuk (June 17, 1993).

The name of the Honourable Senator Phillips substituted for that of the Honourable Senator Andreychuk (June 21, 1993).

The name of the Honourable Senator Buchanan substituted for that of the Honourable Senator Sylvain (June 22, 1993).

## LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable Donald H. Oliver, c.r.

*Vice-président:* L'honorable B. Alasdair Graham

et

Les honorables sénateurs:

Adams	MacDonald ( <i>Halifax</i> )
Atkins	* Murray, c.p.
Bonnell	(ou Lynch-Staunton)
Buchanan	Perrault
Forrestall	Petten
* Frith (ou Molgat)	Phillips
Gustafson	

\* *Membres d'office*

(Quorum 4)

### *Modifications de la composition du comité:*

Conformément à l'article 86(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Adams est substitué à celui de l'honorable sénateur Bonnell (17 juin 1993).

Le nom de l'honorable sénateur Bonnell est substitué à celui de l'honorable sénateur Davey (17 juin 1993).

Le nom de l'honorable sénateur Andreychuk est substitué à celui de l'honorable sénateur Tkachuk (17 juin 1993).

Le nom de l'honorable sénateur Phillips est substitué à celui de l'honorable sénateur Andreychuk (21 juin 1993).

Le nom de l'honorable sénateur Buchanan est substitué à celui de l'honorable sénateur Sylvain (22 juin 1993).

## ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Minutes of the Proceedings of the Senate*, Thursday, June 17, 1993:

Second reading of Bill C-110, An Act respecting the Northumberland Strait Crossing.

The Honourable Senator Phillips moved, seconded by the Honourable Senator Cohen, that the Bill be read the second time.

After debate,

In amendment, the Honourable Senator Macquarrie moved, seconded by the Honourable Senator DeWare, that the motion be amended by deleting all of the words after the word "That" and adding the following words: "the Bill be not now read a second time but that it be read a second time this day three months hence".

After debate,

The question being put on the motion in amendment, it was negatived on division.

The question then being put on the main motion, it was adopted on division.

The Bill was then read the second time, on division.

The Honourable Senator Phillips moved, seconded by the Honourable Senator Lynch-Staunton, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was adopted.

## ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Procès-verbaux du Sénat* de jeudi 17 juin 1993:

Deuxième lecture du projet de loi C-110, Loi concernant l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland.

L'honorable sénateur Phillips propose, appuyé par l'honorable sénateur Cohen, que le projet de loi soit lu la deuxième fois.

Après débat,

En amendement, l'honorable sénateur Macquarrie propose, appuyé par l'honorable sénateur DeWare, que la motion soit modifiée en supprimant tout le texte qui suit le mot «Que» pour ajouter ceci: «que le projet de loi ne soit pas lu une deuxième fois dans trois mois jour pour jour».

Après débat,

La motion en amendement, mise aux voix, est rejetée, à la majorité.

La motion principale, mise aux voix, est adoptée à la majorité.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois, à la majorité.

L'honorable sénateur Phillips propose, appuyé par l'honorable sénateur Lynch-Staunton, que le projet de loi soit déposé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

*Le greffier du Sénat*  
Gordon L. Barnhart  
*Clerk of the Senate*



## MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, June 22, 1993  
(45)

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, met this day in Room 256-S Centre Block, at 10:00 a.m., the Chairman, the Honourable Senator Donald H. Oliver, Q.C., presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Adams, Atkins, Bonnell, Buchanan, Forrestall, Frith, Gustafson, Graham, MacDonald (*Halifax*), Oliver, Perrault, Petten and Phillips (13).

*Other Senators present:* The Honourable Senators Corbin, Macquarrie, Prud'homme, Rossiter, Spivak, Stewart and Sylvain (7).

*In attendance:* Mr. Daniel J. Shaw, Library of Parliament, Research Branch, Economics Division.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

### APPEARING:

The Honourable Elmer MacKay, Minister of Public Works  
WITNESSES:

*From the Department of Public Works:*

Mr. Ranald Quail, Deputy Minister;

Mr. Reg Evans, Assistant Deputy Minister;

Mr. Greg Vaughan, Project Leader, Northumberland Strait Crossing Project.

Mr. Donald M. Deacon, Past Chairman of Atlantic Provinces Economic Council and former member of Atlantic Canada Opportunities Agency.

The Honourable J. Angus MacLean, Former Premier of Prince Edward Island.

Mr. Leslie MacKay, Potato farmer; past Chairman, P.E.I. Land Use Committee; past Chairman P.E.I. Potato Marketing Board and past Chairman P.E.I. Potato Processing Council.

Mr. Andy Wells, Former Prince Edward Island Deputy Minister of Transportation and Public Works.

Mrs. Thérèse D'Amour, Co-owner of a tourist attraction.

Mr. Jim Larkin, General Manager, Tourism Industry Association of Prince Edward Island.

Mr. Harry MacLauchlan, President, Island Petroleum Products Limited.

Mr. Robert A. Brennan, President, Resource Marketing Associates Inc.

## PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le mardi 22 juin 1993  
(45)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui dans la salle 256-S de l'édifice du Centre, à 10 heures, sous la présidence de l'honorable sénateur Donald H. Oliver, c.r. (*président*).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Atkins, Bonnell, Buchanan, Forrestall, Frith, Gustafson, Graham, MacDonald (*Halifax*), Oliver, Perrault, Petten et Phillips (13).

*Autres sénateurs présents:* Les honorables sénateurs Corbin, Macquarrie, Prud'homme, Rossiter, Spivak, Stewart et Sylvain (7).

*Présent:* M. Daniel J. Shaw, Bibliothèque du Parlement, Service de recherche, Division de l'économie.

*Également présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

### COMPARAÎT:

L'honorable Elmer MacKay, ministre des Travaux publics.

### TÉMOINS:

*Du ministère des Travaux publics:*

M. Ranald Quail, sous-ministre;

M. Reg Evans, sous-ministre adjoint;

M. Greg Vaughan, chef du projet, le projet de raccordement dans le détroit de Northumberland.

M. Donald M. Deacon, ancien président de l'Atlantic Provinces Economic Council, et ancien membre de l'Agence de promotion économique du Canada Atlantique.

L'honorable J. Angus MacLean, ancien premier ministre de l'Île-du-Prince-Édouard.

M. Leslie MacKay, cultivateur de pommes de terre; ancien président, P.E.I. Land Use Committee; ancien président, P.E.I. Potato Marketing Board et ancien président P.E.I. Potato Processing Council.

M. Andy Wells, ancien sous-ministre des Transports et Travaux publics, Île-du-Prince-Édouard.

Mme Thérèse D'Amour, copropriétaire d'un attrait touristique.

M. Jim Larkin, directeur général, Tourism Industry Association of Prince Edward Island.

M. Harry MacLauchlan, président, Island Petroleum Products Limited.

M. Robert A. Brennan, président, Resource Marketing Associates Inc.

## [Text]

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, June 17, 1993, the Committee began its examination of Bill C-110, An Act respecting the Northumberland Strait Crossing.

The Honourable Elmer MacKay, Minister of Public Works made a statement and with the assistance of the witnesses from the Department of Public Works answered questions.

At 10:05 a.m., the Chairman introduced the witnesses from Prince Edward Island.

The Honourable J. Angus MacLean made a statement.

At 11:22 a.m., Mr. Leslie MacKay made a statement.

At 11:30 a.m., Mr. Andy Wells made a statement.

At 11:45 a.m., Mrs. Thérèse D'Amour made a statement.

At 11:52 a.m., Mr. Donald M. Deacon made a statement.

At 12:00 p.m., Mr. Jim Larkin, Mr. Harry MacLauchlan and Mr. Robert A. Brennan made statements.

At 12:25 p.m., the witnesses answered questions from senators.

The Honourable Senator Bonnell moved, — That the documents entitled *1982-1991 Ferry Tolls if federal subsidy had been indexed to inflation* and *1993 Pro-format operating statement* be tabled with the Committee.

The question being put on the Motion, — it was agreed.

The Honourable Senator Phillips moved, — That the Chairman report the Bill to the Senate without amendment.

The question being put on the Motion, — it was agreed.

At 12:55 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

## [Traduction]

Conformément à son ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 17 juin 1993, le Comité commence l'étude du projet de loi C-110, Loi concernant l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland.

L'honorable Elmer MacKay, ministre des Travaux publics, fait une déclaration et, avec l'aide des témoins du ministère des Travaux publics, répond aux questions.

À 10 h 05, le président présente les témoins de l'Île-du-Prince-Édouard.

L'honorable J. Angus MacLean fait une déclaration.

À 11 h 22, M. Leslie MacKay fait une déclaration.

À 11 h 30, M. Andy Wells fait une déclaration.

À 11 h 45, Mme Thérèse D'Amour fait une déclaration.

À 11 h 52, M. Donald M. Deacon fait une déclaration.

À 12 heures, M. Jim Larkin, M. Harry MacLauchlan et M. Robert A. Brennan font des déclarations.

À 12 h 25, les témoins répondent aux questions des sénateurs.

L'honorable sénateur Bonnell propose, — Que les documents intitulés *1982-1991 Ferry Tolls if federal subsidy had been indexed to inflation* et *1993 Pro-format operating statement* soient déposés devant le Comité.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Phillips propose, — Que le président fasse rapport du projet de loi au Sénat sans amendement.

La question, mise aux voix, est adoptée.

À 12 h 55, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

*Le greffier du Comité*  
Denis Robert  
*Clerk of the Committee*

## REPORT OF THE COMMITTEE

TUESDAY, June 22, 1993

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

## TWENTIETH REPORT

Your Committee, to which was referred Bill C-110, An Act respecting the Northumberland Strait Crossing, has examined the said Bill in obedience to its Order of Reference of Thursday, June 17, 1993, and now reports the same without amendment.

Respectfully submitted,

*Le président*  
Donald H. Oliver  
*Chairman*

## RAPPORT DU COMITÉ

Le MARDI 22 juin 1993

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

## VINGTIÈME RAPPORT

Votre comité, auquel a été déféré le projet de loi C-110, *Loi concernant l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland*, a étudié ledit projet de loi conformément à son ordre de renvoi du jeudi 17 juin 1993, et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,



## EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, June 22, 1993

[Text]

The Standing Senate Committee on Transportation and Communications, to which was referred Bill C-110, respecting the Northumberland Strait Crossing, met this day at 10 a.m. to give consideration to the bill.

**Senator Donald H. Oliver** (*Chairman*) in the Chair.

**The Chairman:** This morning I would like to welcome the Minister of Public Works, Mr. Elmer MacKay, and his officials. If I may be permitted a personal note, I am from Nova Scotia, Minister MacKay is from Nova Scotia, he is my political minister and this is the first opportunity we have had to work together politically. It is my privilege, minister, welcome and we are delighted you could come. Perhaps you could begin with your remarks and then I will open the floor for questions to you.

**Hon. Elmer MacKay, Minister of Public Works:** I have with me officials who have worked closely with me on this piece of legislation: From the Department of Public Works, Greg Vaughn, Project Leader; the Deputy Minister, Randal Quail; Reg Evans, Assistant Deputy Minister; and André Pageot from the Ministry of Transport.

As honourable senators know, this Northumberland Strait Bridge will rank as one of the major transportation initiatives ever undertaken in Canada. In scope and importance, it will be comparable to many of the other considerable initiatives taken over the years to give Canadians greater access to each other and to each other's markets. The bridge, spanning more than 13 kilometres from Borden to Cape Tormentine, will rank as a major engineering feat and will no doubt draw world wide attention to Canadian expertise and excellence in complex engineering and capital projects. This is one of, if not the most far-reaching major initiative for Canada that our department has undertaken, at least in the recent past.

The merits of moving ahead with this project have been widely documented. I will mention why our government

## TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 22 juin 1993

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel on a soumis le projet de loi C-110, qui porte sur l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland, s'est réuni aujourd'hui à 10 h pour étudier le projet de loi.

**Le sénateur Donald H. Oliver** (*président*) occupe le fauteuil.

**Le président:** Ce matin, j'aimerais souhaiter la bienvenue au ministre des Travaux publics, M. Elmer MacKay, ainsi qu'aux hauts fonctionnaires de son ministère qui l'accompagnent. J'aimerais souligner, à titre personnel, que je suis natif de la Nouvelle-Écosse, tout comme le ministre MacKay, que celui-ci me représente par le fait même auprès du gouvernement, et qu'aujourd'hui, pour la première fois, nous avons l'occasion de collaborer sur le plan politique. Monsieur le ministre, c'est pour moi un privilège de vous accueillir, et nous sommes ravis que vous ayez accepté notre invitation. Peut-être pourriez-vous d'abord présenter votre déclaration liminaire; ensuite, j'ouvrirai la période de questions.

**M. Elmer MacKay, ministre des Travaux publics:** Je suis accompagné de hauts fonctionnaires qui ont collaboré étroitement avec moi à la rédaction du document législatif: M. Greg Vaughan, directeur de projet au ministère des Travaux publics, M. Randal Quail, sous-ministre, M. Reg Evans, sous-ministre adjoint et M. André Pageot, du ministère des Transports.

Comme les sénateurs le savent, la construction du lien fixe dans le détroit de Northumberland s'inscrira parmi les plus importants projets jamais entrepris dans le secteur des transports au Canada. De par sa portée et son importance, il sera comparable à bon nombre des autres initiatives d'envergure qu'on a entreprises au fil des ans, afin d'éliminer les frontières entre les divers territoires et marchés canadiens. Le pont, qui s'étendra sur plus de 13 kilomètres de Borden à Cap Tourmentin, comptera parmi les réalisations majeures dans le secteur de l'ingénierie et attirera sûrement l'attention du monde entier sur les connaissances spécialisées des Canadiens en matière d'ingénierie complexe et de projets majeurs et sur l'excellence de leurs réalisations dans ce domaine. De toutes les initiatives majeures amorcées par notre ministère, du moins au cours des dernières années, la construction du lien fixe dans le détroit de Northumberland est l'une des plus importantes, voire la plus importante, en ce qui a trait à la promotion de la renommée canadienne.

Les avantages de ce projet ont été largement documentés. J'expliquerai pourquoi notre gouvernement l'appuie fermement

*[Text]*

strongly supports this initiative and why we feel it will bring great benefits to Prince Edward Island, Atlantic Canada and to the nation.

First, as is a matter of record, it is widely supported by those who will be most directly affected. A recent poll shows that the bridge initiative is supported by a margin of almost two to one. Additionally it has had the consistent support of the provincial governments of both Prince Edward Island and New Brunswick, past and present, as well as the business communities of both provinces and a considerable number of people in the labour movement as well, although I realize that there is mixed feeling there. This is not the case of a government trying to impose a project on people, but rather of a government that is responsive to the public will.

Second, the economic benefits that will accrue to the Atlantic region are also significant and very much needed. Construction of the bridge, which is about an \$850 million project, will pump some \$450 million into the Atlantic region's economy. It will create about 3,500 to 4,000 person years of employment in an area which has chronically suffered from high levels of unemployment. It may be worth noting that the unemployment at the present time across the strait in New Brunswick and Nova Scotia, while significant, is considerably lower than the unemployment rate in Prince Edward Island.

When the bridge is completed, it will create a more reliable more economic transportation link between Prince Edward Island and mainland Canada than the present ferry service can possibly provide. Tourism, a mainstay of the Prince Edward Island economy, will increase significantly according to our best estimates. Agriculture, fisheries and other industries will benefit from a more reliable and cheaper environment for the marketing of their products and the transportation industry will be able to operate more efficiently. I understand, again from data that has been given to me, that an annual saving of \$10 million is forecast in this sector.

A third major point is that we have subjected the project to the most thorough environmental assessment of any such project ever undertaken in this country. We have conducted literally scores of studies of possible environmental impacts. The developer has prepared a specific environmental evaluation of this proposal. Following review of this proposal, from within and without government, I have concluded that the potential environmental effects are either insignificant or can be overcome. Pursuant to section 13 of the Environmental Assessment and Review Process Guidelines Order, I will be making a decision in the next few days on whether or not to refer this project to a public review panel.

*[Traduction]*

et pourquoi nous jugeons qu'il se révélera très avantageux pour l'Île-du-Prince-Édouard, la région de l'Atlantique et le Canada.

Premièrement, comme les chiffres le prouvent, ce projet reçoit un appui massif de la part de ceux qu'il touchera le plus directement. Un récent sondage montre que l'on appuie le projet de construction du pont dans une proportion de près de deux contre un. En outre, les gouvernements, anciens et actuels, de l'Île-du-Prince-Édouard et du Nouveau-Brunswick, les milieux d'affaires des deux provinces, ainsi qu'une proportion considérable du mouvement syndical — je réalise cependant que la question suscite des opinions partagées au sein de ce dernier groupe — n'ont jamais cessé de l'appuyer. Il s'agit non pas d'un projet que le gouvernement tente d'imposer à la population, mais d'un projet mis de l'avant par un gouvernement à l'écoute de la volonté du public.

Deuxièmement, le projet représentera, pour la région de l'Atlantique, des avantages économiques importants et fort nécessaires. Le projet de construction du pont, qui représente environ 850 millions de dollars, injectera quelque 450 millions de dollars dans l'économie de cette région. Il créera de 3 500 à 4 000 années-personnes dans le secteur de l'emploi d'une région où le taux de chômage a toujours été élevé. Il y aurait peut-être lieu de souligner qu'à l'heure actuelle, de l'autre côté du détroit, au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Écosse, le taux de chômage, bien qu'important, est considérablement inférieur à celui de l'Île-du-Prince-Édouard.

Une fois construit, le pont constituera un lien plus fiable et plus économique entre l'Île-du-Prince-Édouard et le Canada continental que le service de traversier actuel pourra jamais représenter. D'après nos évaluations les plus sûres, le tourisme, l'un des fers de lance de l'économie de l'Île-du-Prince-Édouard, augmentera considérablement. Divers secteurs industriels, notamment l'agriculture et la pêche, profiteront d'un marché plus fiable et plus économique pour la commercialisation de leurs produits, et l'industrie du transport pourra fonctionner de façon plus efficiente. Je crois comprendre, encore une fois d'après certaines données qui m'ont été fournies, que l'on prévoit une économie annuelle de 10 millions de dollars dans ce secteur.

Je dois souligner un troisième point important: jamais un projet de ce genre entrepris au Canada n'a fait l'objet d'une évaluation environnementale aussi approfondie que celle que nous avons consacrée à ce projet particulier. Nous avons littéralement effectué une foule d'études sur les conséquences possibles du projet sur l'environnement. Le promoteur a réalisé une évaluation environnementale précise quant à ce projet. À la suite des diverses études que l'on y a consacrées, tant au sein qu'à l'extérieur du gouvernement, j'en suis venu à la conclusion que ses répercussions possibles sur l'environnement étaient soit négligeables, soit surmontables. Conformément à l'article 13 du Décret sur les lignes directrices visant le



[Text]

Although minority groups who oppose the project continue to mount court challenges, I am confident we have covered all the bases adequately. The Federal Court is well aware of the importance of this issue and is looking at hearing the current case at the earliest possible date.

Finally, we have taken extreme care to ensure that the Government of Canada, the Canadian taxpayer and the users of the bridge are adequately protected in so far as the financial arrangements of this project are concerned. This goes to the heart of Bill C-110, the legislation before us today. I am convinced that the best way to protect the interests of future governments, of Canadians generally, is to enshrine in law the major fiscal provisions governing the project during the 35 years when it will be under private sector management.

The bill specifies that the subsidy paid to the developer will not exceed \$42 million annually in 1992 dollars. This is the estimated cost of maintaining the current ferry service and ensures that the cost to Canadian taxpayers will not be greater than what they would have had to pay under the present regime. The bill pegs any increase in the tolls charged at no more than three quarters of the annual rise in the Consumer Price Index, ensuring that the cost of the tolls will decline in real terms over the 35-year period.

Furthermore, as part of our agreement, the developer is required to commit to a trust fund all the costs to construct the facility plus a 10-per-cent contingency allowance. This eliminates the possibility of there not being enough funds to guarantee completion, should the developer experience cost overruns. To protect the government, the developer is required to post a \$200-million performance bond along with current company guarantees. Furthermore, should the developer fall behind on the agreed completion date, the developer will be required to finance the cost of the ferry service until the bridge is completed.

I can assure this committee that every possible step has been taken to make sure the fiscal security of this initiative is proper. Passage of Bill C-110 into law will help guarantee the security for the lifetime of this project. It will bring the long-hoped-for fixed link between Prince Edward Island and Canada one step closer to reality. As I have said on numerous occasions, this project goes forward on a number of fronts — fiscal, environmental, constitutional — and this bill is a very necessary one.

[Traduction]

processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement, je déterminerai, au cours des prochains jours, s'il y a lieu ou non de soumettre le projet à une commission d'examen publique.

Bien que des groupes minoritaires opposés au projet s'acharnent à constituer des contestations judiciaires, je suis certain que nous avons pris toutes les mesures nécessaires. La Cour fédérale est bien au fait de l'importance de cette question et envisage la possibilité d'entendre la cause actuelle dans les meilleurs délais.

Enfin, nous avons, le plus minutieusement possible, assorti le projet des dispositions financières nécessaires pour protéger adéquatement le gouvernement fédéral, les contribuables canadiens et les usagers du pont. Les mesures prises à cet égard sont fondamentales au projet de loi C-110, le document législatif à l'étude aujourd'hui. Je suis convaincu que c'est en enchâssant dans la loi les principales dispositions financières qui régiront le projet au cours des 35 années durant lesquelles il sera géré par le secteur privé que nous serons le mieux en mesure de protéger, à l'avenir, les intérêts des gouvernements et des Canadiens en général.

Dans le projet de loi, on précise que la subvention versée au promoteur n'excédera pas 42 millions de dollars par année, en dollars de 1992. Cette somme, qui représente le coût estimatif du maintien du service de traversier actuel, garantit que les contribuables canadiens ne devront pas payer plus cher que ne leur coûterait le système actuel. Le projet de loi prévoit que toute augmentation des droits ne pourra excéder les trois quarts de la hausse annuelle de l'indice des prix à la consommation, ce qui garantit que les droits diminueront, en termes réels, au cours des 35 ans.

De plus, notre accord prévoit que le promoteur devra verser tous les fonds liés à la construction de la structure, de même qu'une allocation de contingence de 10 p. 100, à un fonds de fiducie. Ainsi, il ne risquera pas de ne pas être en mesure de garantir la fin des travaux, faute de fonds, à cause d'un dépassement des coûts. Afin de protéger le gouvernement, le promoteur doit fournir une garantie de bonne fin des travaux de 200 millions de dollars, en plus des garanties courantes actuelles de sa société. De plus, s'il ne pouvait respecter l'échéancier prévu, le promoteur serait tenu de financer le maintien du service de traversier jusqu'à ce que le pont soit terminé.

Je peux garantir aux membres de votre comité que nous avons pris toutes les mesures possibles pour assurer convenablement l'aspect financier du projet. L'adoption du projet de loi C-110 contribuera à garantir cette sécurité jusqu'à la fin du projet. Elle nous permettra de faire un pas de plus vers la concrétisation du lien fixe souhaité depuis longtemps entre l'Île-du-Prince-Édouard et le Canada. Comme je l'ai affirmé à de nombreuses reprises, ce projet nous permettra de progresser sur un certain nombre de plans, soit financier, environnemental



[Text]

**The Chairman:** Minister, I noticed in your opening remarks that you mentioned something about section 13. In the decision of Madam Justice Reed, the operative part of that order said that the Minister of Public Works and Minister of Transport and other representatives of the Government of Canada, shall not make any irrevocable decision relating to the specific SCI proposal until after a section 12 decision is made and the documentation relating thereto is released to the public, pursuant to section 15 of the Environmental Assessment Review Process Guidelines.

Can you tell me whether that part of the order of the court has been complied with by your department?

**Mr. Elmer MacKay:** I believe it has. We have attempted to follow Madam Justice Reed's decision and we are moving along in such a way that we have done that properly. We are not in any adverse position to that Federal Court decision.

**Senator Stewart:** Where would you find a comparable structure to the one that is proposed?

**Mr. Elmer MacKay:** Senator, I will ask my officials, but it is my understanding that comparable structures exist in Hawaii, Chesapeake Bay and in other parts of the western world. Perhaps Mr. Vaughan can give you more detail.

**Mr. Greg Vaughan, Project Leader, Northumberland Strait Crossing Project, Department of Public Works:** It depends on what you mean by comparability. There is a similar bridge using the same construction methods which has been completed in Denmark. One cannot say that it has exactly the same conditions, because they all vary. For construction and design techniques, it is a similar facility.

**Senator Stewart:** What is the construction period? Let us say that you started on July 1, 1993 or January 1, 1994, what is the date on which this link will open for traffic?

**Mr. Vaughan:** The developer's proposal that we are dealing with right now says October 31, 1996.

**Senator Stewart:** In the meantime, the ferries will have to operate.

**Mr. Vaughan:** Yes.

**Senator Stewart:** So for a period, in a sense, there will be a double outlay.

[Traduction]

et constitutionnel, et le projet de loi C-110 est un projet de loi très nécessaire.

**Le président:** Monsieur le ministre, j'ai remarqué que, dans votre déclaration liminaire, vous avez fait allusion à l'article 13. Dans son jugement, la juge Reed affirmait qu'en vertu de ce décret, les ministres des Travaux publics et des Transports, ainsi que les autres représentants du gouvernement fédéral ne devraient prendre aucune décision irrévocable quant à la proposition de la SCI avant que l'on n'ait pris une décision conformément à l'article 12 et que les documents y afférents ne soient divulgués au public, au titre de l'article 15 des Directives visant le processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement.

Votre ministère s'est-il conformé à cette partie du décret de la cour?

**M. Elmer MacKay:** Je crois qu'il s'y est conformé. Nous nous sommes efforcés de respecter le jugement de la juge Reed, et nous ne prenons aucune mesure sans veiller à l'appliquer correctement. Nous n'enfreignons d'aucune façon ce jugement de la Cour fédérale.

**Le sénateur Stewart:** Où retrouvons-nous une structure comparable à celle que l'on propose?

**M. Elmer MacKay:** Sénateur, je vérifierai auprès des représentants officiels de mon ministère; toutefois, je crois comprendre que l'on trouve des structures comparables à Hawaï, dans la baie de Chesapeake et dans d'autres régions de l'hémisphère occidentale. M. Vaughan sera peut-être en mesure de vous fournir plus de détails à ce sujet.

**M. Greg Vaughan, directeur de projet, ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland, ministère des Travaux publics:** Cela dépend de ce que vous entendez par «comparable». On a construit un pont semblable en utilisant les mêmes méthodes au Danemark. On ne peut dire que les conditions y soient tout à fait les mêmes, puisqu'elles varient d'un endroit à l'autre. En ce qui a trait aux techniques utilisées pour sa construction et sa conception, ce pont est semblable au lien fixe.

**Le sénateur Stewart:** Combien de temps dureront les travaux de construction? Supposons qu'ils débutent le 1<sup>er</sup> juillet 1993 ou le 1<sup>er</sup> janvier 1994, à quelle date le pont sera-t-il accessible aux véhicules?

**M. Vaughan:** Dans la proposition actuellement à l'étude, cette date a été fixée au 31 octobre 1996.

**Le sénateur Stewart:** D'ici là, les traversiers devront fonctionner.

**M. Vaughan:** Oui.

**Le sénateur Stewart:** Donc, d'une certaine manière, il y aura un double déboursement pendant un certain temps.

[Text]

**Mr. Vaughan:** The outlay for this subsidy does not commence until after.

**Senator Stewart:** What is the exact location of the proposed structure?

**Mr. Vaughan:** If you are familiar with the ferry alignment it goes from Cape Tormentine, N.B. to Borden, P.E.I., just north of the existing ferry crossing.

**Senator Stewart:** In other words, it was the same location proposed back in the 1960s.

**Mr. Vaughan:** The connections and those existing roadways will be used as part of the construction.

**Senator Stewart:** What is the distance shore to shore?

**Mr. Vaughan:** Approximately 13 kilometres.

**Senator Stewart:** What is the distance from the last pier on the New Brunswick side to the last pier on the Prince Edward Island side?

**Mr. Vaughan:** Total distance?

**Senator Stewart:** Yes.

**Mr. Vaughan:** That is the 13 kilometres.

**Senator Stewart:** Then you will have approaches. Will you have a causeway type of approach?

**Mr. Vaughan:** No, there are no causeways. The land approach will be the existing roads on both sides. The total distance, including those land approaches is approximately 27 kilometres.

**Senator Stewart:** How many piers will there be in the 13 kilometres?

**Mr. Vaughan:** I believe there are 44 in the main channel. The near-shore numbers, I do not have with me. The developer is here and I believe he has that number. There are 44, with an approximate distance of 250 meters apart and the balance in the near-shore area will be approximately 90 meters apart.

**Senator Stewart:** When you say "near shore", do you mean both sides?

**Mr. Vaughan:** Yes.

**Senator Stewart:** What will be the height of the top of the piers above the surface of the water at spring tide?

**Mr. Vaughan:** In the main navigation channel, it will be 49 meters.

**Senator Stewart:** Roughly 100 feet above the surface of the water at low water.

[Traduction]

**M. Vaughan:** Les dépenses liées à cette subvention ne débiteront que plus tard.

**Le sénateur Stewart:** À quel endroit au juste projette-t-on de construire le pont?

**M. Vaughan:** Si vous êtes familiarisé avec le parcours du traversier, il relie Cap Tourmentin, au Nouveau-Brunswick, à Borden, à l'Île-du-Prince-Édouard; le pont sera situé tout juste au nord de l'endroit où le traversier actuel franchit le détroit.

**Le sénateur Stewart:** Autrement dit, c'est le même endroit que celui qu'on avait proposé durant les années 60.

**M. Vaughan:** On raccordera les voies d'accès et les routes existantes à la structure.

**Le sénateur Stewart:** Quelle est la distance d'une rive à l'autre?

**M. Vaughan:** Environ 13 kilomètres.

**Le sénateur Stewart:** Quelle est la distance entre le dernier pilier du côté du Nouveau-Brunswick et le dernier pilier du côté de l'Île-du-Prince-Édouard?

**M. Vaughan:** Parlez-vous de la distance totale?

**Le sénateur Stewart:** Oui.

**M. Vaughan:** C'est entre ces deux points que la distance est de 13 kilomètres.

**Le sénateur Stewart:** Le pont sera donc accessible par des voies d'accès. S'agira-t-il d'un genre de pont-jetée?

**M. Vaughan:** Non, il n'y aura pas de pont-jetée. Les véhicules pourront accéder au pont par les routes terrestres existantes sur les deux rives. L'ensemble des structures, y compris les voies d'accès terrestres, s'étendra sur environ 27 kilomètres.

**Le sénateur Stewart:** Combien de piliers jalonneront les 13 kilomètres?

**M. Vaughan:** Je crois que l'on en trouvera 44 le long du canal principal. J'ignore combien exactement seront situés aux abords de la rive. Le promoteur est ici; je crois qu'il connaît ce chiffre. On compte 44 piliers séparés les uns des autres par environ 250 mètres; la distance qui séparera ceux qui se trouveront aux abords de la rive sera d'environ 90 mètres.

**Le sénateur Stewart:** Lorsque vous parlez des «abords de la rive», parlez-vous des deux rives?

**M. Vaughan:** Oui.

**Le sénateur Stewart:** Quelle distance séparera la surface des piliers de la surface de l'eau au moment de la marée printanière?

**M. Vaughan:** Dans la voie de navigation principale, cette distance sera de 49 mètres.

**Le sénateur Stewart:** À environ 100 pieds au-dessus de la surface de l'eau à marée basse.



[Text]

**Mr. Vaughan:** That is at the highest point in the navigation channel. The maximum depth across the strait is approximately 30 meters.

**Senator Stewart:** From the top of the overburden to the top of the span will be 49 plus 30, did you say?

**Mr. Vaughan:** It could be a maximum of that, yes.

**Senator Stewart:** So we are talking about 80 meters, or about 240, 250 feet.

**Mr. Vaughan:** Yes.

**Senator Stewart:** How much overburden is there?

**Mr. Vaughan:** It depends on the individual pier locations. Based on the studies the developer has done as part of his initial drilling study, the overburden varies from none, to where they may have to, in some cases, dredge. The average dredging is about 5,000 to 6,000 cubic meters. In some cases, it may be two to three times that, and in some it may be less. That is the average amount of dredging.

**Senator Stewart:** However, in the case where the overburden is the deepest, how much of your pier structure will be below the bottom of the bottom of the strait?

**Mr. Vaughan:** I do not have that exact technical figure right now, senator, but that information can be made available to you. In other words, it is a question of below the sea floor, how far down do they have to go to hit the bedrock on which they will set the piers.

**Senator Stewart:** Yes.

Am I correct in thinking that the piers will be roughly bean-jar shaped? That is, you will have some sort of artificial island down on the bedrock; is that right?

**Mr. Vaughan:** They are gravity based. They sit on the bedrock.

**Senator Stewart:** They sit on bedrock. Is it concrete right from bedrock up?

**Mr. Vaughan:** Yes, it is. This is a total concrete structure.

**Senator Stewart:** What is the shape of the pier? Is it like a pyramid?

**Mr. Vaughan:** It has a conical base below the water line. Then there is a nice ridge at the water level, and then it is straight up.

**Senator Stewart:** That is what I meant by a bean-jar shape. In each case, you imply that the rock on which the piers will rest is solid and is not shattered.

[Traduction]

**M. Vaughan:** Il s'agit là du point le plus élevé de la voie de navigation. Dans le détroit, la profondeur maximale est d'environ 30 mètres.

**Le sénateur Stewart:** Du sommet du recouvrement jusqu'au sommet de la travée il y aura 49 mètres plus 30 mètres n'est-ce pas?

**M. Vaughan:** Oui, ce serait le maximum.

**Le sénateur Stewart:** Donc nous parlons d'environ 80 mètres, soit environ 240 ou 250 pieds.

**M. Vaughan:** Oui.

**Le sénateur Stewart:** Combien de recouvrement y a-t-il?

**M. Vaughan:** Cela dépend de la situation de chacun des piliers. Compte tenu des études que le promoteur a réalisées dans le cadre de l'étude initiale de forage, il pourrait n'y en avoir aucun. Dans d'autres cas, il faudrait procéder à du dragage. Le dragage varie, en moyenne, 5 000 et 6 000 mètres cubes. Dans certains cas, ce chiffre pourrait être de deux à trois fois supérieur; dans d'autres, il pourrait être inférieur. Il s'agit du dragage moyen.

**Le sénateur Stewart:** Cependant, dans les cas où le recouvrement est à son niveau le plus profond, quelle proportion de la structure des piliers se retrouvera sous le niveau du fond du détroit?

**M. Vaughan:** Sénateur, je n'ai pas en main les données techniques exactes pour le moment, mais je pourrai vous procurer cette information. En d'autres termes, il s'agit d'une question de fonds marins, c'est-à-dire à quelle profondeur devra-t-on creuser pour atteindre le lit de pierre sur lequel les piliers seront fixés.

**Le sénateur Stewart:** Oui.

Ai-je raison de penser que les piliers auront, en gros, une forme de fiole? C'est-à-dire qu'il y aura, sur la roche de fond, une sorte d'île artificielle. Est-ce exact?

**M. Vaughan:** Ils sont installés selon le principe de la gravité. Ils reposent sur la roche de fond.

**Le sénateur Stewart:** Ils reposent sur la roche de fond. Les piliers sont-ils en béton de la base jusqu'au sommet?

**M. Vaughan:** Oui. L'ensemble de la structure est faite de béton.

**Le sénateur Stewart:** Quelle forme les piliers ont-ils? Sont-ils en forme de pyramide?

**M. Vaughan:** Sous le niveau de l'eau, il s'agit d'une base conique. Puis, au niveau de l'eau, il y a une jolie crête. Après, les piliers sont droits jusqu'au sommet.

**Le sénateur Stewart:** C'est ce que je voulais dire par «forme de fiole». Ce que vous dites, c'est que, dans chacun des cas, la roche sur laquelle les piliers reposeront est solide et non en éclats.



[Text]

**Mr. Vaughan:** No. The developer has done those studies, and he has done specific drilling which he has to do in order to satisfy himself that the structure would be there.

**Senator Stewart:** All right. Back in the 1960s, when the other project was to the fore, one of the problems was shattered rock under the strait, but evidently that is not a problem this time.

What is the current of the tide there at its most extreme phase?

**Mr. Vaughan:** What speed?

**Senator Stewart:** Yes. What is the speed?

**Mr. Vaughan:** I am afraid I do not have that information available right here.

**Senator Stewart:** What is the flow, and how much will the flow be increased by reason of this cone-like structure?

**Mr. Vaughan:** There is very little impact on the flow occurrence, based on the studies that were carried out because —

**Senator Stewart:** How much?

**Mr. Vaughan:** I do not have that information available.

**Senator Stewart:** How much increase will there be when there is intense ice condition? The ice, of course, is forced down into the water by reason of piling and so on. How much will the flow increase at that phase?

**Mr. Vaughan:** On the current? My understanding is that there is very little impact on the current at all because the amount of coverage that this has going across is at a level that has very little impact on currents, if any. The blockage is less than 10 per cent. Much less.

**Senator Stewart:** Less than 10 per cent?

**Mr. Vaughan:** Much less, yes.

**Senator Stewart:** So there will be presumably at least a 10 per cent increase —

**Mr. Vaughan:** No. According to the information I have, you would not get an impact on currents until you get in excess of 30 per cent. Those studies were done in the late 1980s.

**Senator Stewart:** What is the width of the highway surface?

**Mr. Vaughan:** The width of the highway surface would be about 33 meters. It is two lanes plus a service lane on either side.

**Senator Stewart:** Yes, but what will the total surface be?

[Traduction]

**M. Vaughan:** Non. Le promoteur a réalisé ces études et il a effectué les forages requis pour se convaincre que la structure serait suffisante.

**Le sénateur Stewart:** Très bien. Dans les années 1960, au moment où l'autre projet faisait l'objet de discussions, la roche en éclats constituait l'un des problèmes soulevés, mais, manifestement, il ne s'agit pas d'un problème cette fois.

Quelle est la force de la marée à son point culminant?

**M. Vaughan:** Sa vitesse?

**Le sénateur Stewart:** Oui. Quelle est sa vitesse?

**M. Vaughan:** J'ai bien peur de ne pas avoir cette information en main.

**Le sénateur Stewart:** Quel est l'écoulement, et en quoi sera-t-il accru en raison de la présence de la structure de forme conique?

**M. Vaughan:** Les effets sur l'écoulement seront très légers, compte tenu des études qui ont été réalisées parce que. . .

**Le sénateur Stewart:** En quoi l'écoulement sera-t-il modifié?

**M. Vaughan:** Je n'ai pas en main cette information.

**Le sénateur Stewart:** En quoi l'écoulement serait-il accru lorsque les eaux seront recouvertes de glace? La glace, bien entendu, est poussée vers le fond en raison de l'effet d'entassement, et cetera. À ce stade, quelle sera l'augmentation de l'écoulement?

**M. Vaughan:** Vous parlez du courant? Ce que je comprends, c'est qu'il y aura très peu d'effet sur le courant parce que la somme totale de recouvrement se situe à un niveau où les effets sur les courants sont légers, voire même inexistants. Le blocage correspond à moins de 10 p. 100. Beaucoup moins.

**Le sénateur Stewart:** Moins de 10 p. 100?

**M. Vaughan:** Beaucoup moins, oui.

**Le sénateur Stewart:** Ainsi, il y aura, présumément, une augmentation d'au moins 10 p. 100. . .

**M. Vaughan:** Non. Selon l'information dont je dispose, il n'y a aucun effet sur les courants à moins que le blocage ne soit supérieur à 30 p. 100. Ces études ont été réalisées à la fin des années 1980.

**Le sénateur Stewart:** Quelle est la largeur de la surface carrossable?

**M. Vaughan:** La surface carrossable aurait une largeur d'environ 33 mètres, soit deux voies plus une voie de service de chaque côté.

**Le sénateur Stewart:** Oui, mais quelle sera la surface totale?

[Text]

**Mr. Vaughan:** Of the area?

**Senator Stewart:** Yes.

**Mr. Vaughan:** Thirty-three feet.

**Senator Stewart:** And each traffic lane will be?

**Mr. Vaughan:** I think what they allowed is roughly 11 feet per traffic lane, plus service areas on the side.

**Senator Stewart:** Okay.

**Mr. Vaughan:** In other words, the bridge is designed to handle three lanes, but it will only be built with two lanes plus service areas.

**Senator Stewart:** If someone decides to move a wide house across there, will there have to be special arrangements?

**Mr. Vaughan:** Yes, definitely so.

**Senator Stewart:** What provision is being made for breakdowns of vehicles? When one of those 11-foot lanes is stopped because my car gives out halfway across, what happens?

**Mr. Vaughan:** There is a 24 hour towing service. There will be cameras monitoring the traffic flow at all times, every 250 meters or so. It will constantly be monitored. If there is a breakdown, there is a phone every 500 meters, so at no point are you more than 250 meters from a phone.

**Senator Stewart:** Will there be lay-bys as they have in some parts of Scotland where, if someone has real trouble, they are able to pull off?

**Mr. Vaughan:** Not on the bridge. They will have to do the lay-bys before or after.

**Senator Stewart:** So for the 13 kilometres, there will be no lay-bys?

**Mr. Vaughan:** No lay-bys on the facility or the approach road.

**Senator Stewart:** Thank you.

**Mr. Elmer MacKay:** Chairman, I am very interested in the work that Senator Stewart has put into his presentation for questions. I just wanted to inform him and the committee that my deputy has informed me that David Peery may be able to give you more specific information, either as a witness or later on. He is here for your use.

**Senator Graham:** Minister, you mentioned that the last survey you heard indicated that there was two-to-one support for the causeway. That survey was taken in Prince Edward Island, was it?

[Traduction]

**M. Vaughan:** De l'ouvrage?

**Le sénateur Stewart:** Oui.

**M. Vaughan:** 33 pieds.

**Le sénateur Stewart:** Quelle sera la largeur de chacune des voies?

**M. Vaughan:** Je pense qu'il s'agira d'environ 11 pieds par voie, plus les aires de service de chaque côté.

**Le sénateur Stewart:** D'accord.

**M. Vaughan:** En d'autres mots, le pont est conçu pour contenir trois voies, mais il sera seulement construit avec deux voies plus des aires de services.

**Le sénateur Stewart:** Si quelqu'un décide de déplacer une large maison, devra-t-on prendre des dispositions particulières?

**M. Vaughan:** Oui, assurément.

**Le sénateur Stewart:** Quelles dispositions a-t-on prises en cas de pannes de voitures? Lorsque ces voies de 11 pieds de largeur sont bloquées parce que la voiture est tombée en panne à mi-chemin, que se passe-t-il?

**M. Vaughan:** Il y a un service de remorquage 24 heures. Des caméras placées tous les 250 mètres environ surveilleront en tout temps la circulation. La circulation fera l'objet d'une surveillance constante. En cas de pannes, des téléphones sont placés tous les 500 mètres, si bien qu'on n'est jamais à plus de 250 mètres d'un téléphone.

**Le sénateur Stewart:** Y aura-t-il, comme dans certaines régions de l'Écosse, des aires de stationnement où les voitures, en cas de problèmes véritables, pourront s'immobiliser?

**M. Vaughan:** Pas sur le pont. Les aires de stationnement devront être placées avant ou après.

**Le sénateur Stewart:** Ainsi donc, sur 13 kilomètres, il n'y aura aucune aire de stationnement?

**M. Vaughan:** Il n'y aura pas d'aire de stationnement, ni sur le pont ni sur la voie d'accès.

**Le sénateur Stewart:** Merci.

**M. Elmer MacKay:** Monsieur le président, je suis très intéressé par le travail effectué par le sénateur Stewart pour la préparation de ses questions. Mon sous-ministre m'apprend que David Peery pourrait être en mesure de vous donner des renseignements plus précis, que ce soit à titre de témoin, ou plus tard. Il est à votre disposition. Je tenais à en informer le sénateur et les membres de votre comité.

**Le sénateur Graham:** Monsieur le ministre, vous avez indiqué que la dernière enquête dont vous avez entendu parler montre que la construction du pont reçoit un appui de l'ordre de deux pour un. Cette enquête a été réalisée à l'Île-du-Prince-Édouard, n'est-ce pas?



[Text]

**Mr. Elmer MacKay:** Yes, senator. Parenthetically, I cannot vouch for the authenticity of these polls and the numbers, but this is the information I was given. I assume it was in Prince Edward Island.

**Senator Graham:** As I recall, both Premier McKenna and then Premier Ghiz appeared together before the legislative committee in the other place, the committee that was considering this legislation. At that time they were both very much in support of the project. Can you tell us if Premier Callbeck, the new premier in Prince Edward Island, supports the project?

**Mr. Elmer MacKay:** Senator, I have had extensive conversations and meetings with the new premier of Prince Edward Island. She has indicated unequivocal support for this project. She is convinced that it is a necessary and good thing for her province, and she is in full support of it.

**Senator Graham:** Premier McKenna's support has not wavered?

**Mr. Elmer MacKay:** No, not at all.

**Senator Graham:** You mentioned the possibility of 3,500 to 4,000 jobs during the period of construction. Will those jobs be spread throughout the Maritime or Atlantic region, as we know it?

**Mr. Elmer MacKay:** So I believe. We are taking every possible step, short of improper steps, to try to focus the requirements for material and opportunities for employment in the Atlantic region. Perhaps Mr. Vaughan could briefly indicate what we are doing there.

**Senator Graham:** Can you tell us how you arrived at the concept of a bridge instead of a tunnel?

**Mr. Vaughan:** The history of the project was that the private sector originally approached the government with a proposal that, for the amount of money being paid for the ferry service, they could construct a fixed link.

Twelve firms submitted proposals initially. The government screened that list down to seven. One firm subsequently dropped out. Six developers were requested to submit proposals for either a bridge or tunnel. At that time, the six developers submitted seven proposals. Six were for a bridge; one was for a tunnel.

The tunnel proposal was on the basis, though, that before the developer would give any certainty, he would be required to do a test tunnel. The test tunnel was estimated to cost between \$40 and \$50 million. The developer wanted that paid for up front, and only then would they be prepared to give a more definitive figure. The other six were prepared to propose bridges without

[Traduction]

**M. Elmer MacKay:** Oui, sénateur. Soit dit entre parenthèses, je ne peux garantir l'authenticité de ces enquêtes ni celles des données, mais c'est l'information qu'on m'a communiquée. Je tiens pour acquis qu'il s'agit de l'Île-du-Prince-Édouard.

**Le sénateur Graham:** Si je me rappelle bien, le premier ministre McKenna et le premier ministre Ghiz ont comparu ensemble devant le comité législatif de l'autre endroit, le comité chargé de l'examen de ce texte de loi. À l'époque, ils étaient tous deux fortement en faveur du projet de loi. Pouvez-vous nous dire si la première ministre Callbeck, la première ministre de l'Île-du-Prince-Édouard, appuie le projet?

**M. Elmer MacKay:** Sénateur, j'ai longuement discuté cette question avec la nouvelle première ministre de l'Île-du-Prince-Édouard. Elle appuie le projet sans équivoque. Elle est convaincue qu'il est nécessaire et avantageux pour sa province, et elle l'appuie entièrement.

**Le sénateur Graham:** L'appui du premier ministre McKenna s'est-il affaibli?

**M. Elmer MacKay:** Non, pas du tout.

**Le sénateur Graham:** Vous avez évoqué la création possible de 3 500 à 4 000 emplois pendant la période de construction. Ces emplois seront-ils répartis dans l'ensemble de la région des Maritimes ou de l'Atlantique, telle que nous la connaissons?

**M. Elmer MacKay:** Je le crois. Nous faisons l'impossible pour tenter de centrer sur la région de l'Atlantique les exigences sur le plan et des matériaux et des possibilités d'emploi, sans pour autant forcer la note. Peut-être M. Vaughan pourrait-il indiquer brièvement ce que nous faisons.

**Le sénateur Graham:** Pouvez-vous nous dire pourquoi vous avez retenu la construction d'un pont de préférence à celle d'un tunnel?

**M. Vaughan:** Voici l'historique du projet: à l'origine, le secteur privé a fait part au gouvernement d'une proposition qui, pour une somme correspondant à celle versée pour le service de traversier, prévoyait la construction d'un lien fixe.

À l'origine, 12 sociétés ont présenté des propositions. À la suite d'un examen, le gouvernement a réduit la liste à sept. Par la suite, une société s'est retirée. On a demandé à six promoteurs de présenter une proposition de pont ou de tunnel. À ce moment, les six promoteurs ont présenté sept propositions. Six avaient trait à la construction d'un pont, une, à celle d'un tunnel.

Cependant, la proposition de tunnel était assortie de la condition suivante: le promoteur, avant de s'engager de façon certaine, devait construire un tunnel expérimental. Le coût d'un tel tunnel aurait été de 40 à 50 millions de dollars. Le promoteur voulait toucher cette somme d'entrée de jeu. Seulement alors aurait-il consenti à présenter des données plus



[Text]

that sort of requirement. On the basis of that condition, the government was not prepared to proceed with the tunnel option.

**Senator Graham:** In terms of safety factors, you are satisfied that a bridge is as safe as a tunnel, or safer?

**Mr. Vaughan:** Yes.

**Senator Graham:** Can you give us a quick rundown, then, of what has been done with respect to environmental studies to date?

**Mr. Vaughan:** Approximately 90 studies have been done since this project started in 1987-88.

**Senator Graham:** Ninety?

**Mr. Vaughan:** Yes; on various aspects of the project which cover off environmental, economic and all other issues.

The government initiated what they called a generic initial environmental evaluation back in 1987, which was carried out. That initial environmental evaluation determined, to the best of their capability, that there would be no major environmental impacts. They looked at all various aspects of it.

The government looked at that, but, as part of the analysis, then decided in approximately January of 1988, that although they were satisfied with the environmental concerns, they would send the project to an EARP panel under the guidelines.

That panel carried out a considerable amount of additional studies as part of its analysis. In late 1990, they produced a report. Their conclusion was that the effects were unknown or significant, and therefore the bridge should not proceed. However, they did say that if the government proceeded with the bridge, if it were to resolve the ice-out issues, their major concerns would be allayed. The government accepted the report and responded to each one of their major points with a series of decisions that they would make.

The major issue raised in that report was the question of ice out. There was a concern that the bridge, by its construction, would cause the ice to remain in the strait longer than is normally the case. They determined that an ice-out delay of a week or longer would not be acceptable. They, however, did state that an ice-out delay of two days or less per year in 100 years would be an acceptable criteria.

The government's decision on that point was, under the advice of the Minister of the Environment, to pick an independent panel of ice experts that would look at the whole

[Traduction]

définitives. Dans tous les autres cas, on était disposés à proposer des ponts sans ce type d'exigence. Étant donné cette condition, le gouvernement a choisi de ne pas retenir la construction possible d'un tunnel.

**Le sénateur Graham:** En ce qui a trait à la sécurité, vous êtes convaincus qu'un pont est aussi sûr qu'un tunnel, voire même plus sûr?

**M. Vaughan:** Oui.

**Le sénateur Graham:** Dans ce cas, pouvez-vous nous présenter brièvement ce qui a été fait à ce jour au chapitre des études environnementales?

**M. Vaughan:** Depuis le début du projet, en 1987-1988, quelque 90 études ont été réalisées.

**Le sénateur Vaughan:** Quatre-vingt-dix?

**M. Vaughan:** Oui. Sur divers aspects du projet touchant les questions environnementales, économiques et autres.

En 1987, le gouvernement a entrepris ce qu'on a appelé une évaluation environnementale initiale générique, qui a été menée à bien. Les auteurs de cette évaluation environnementale initiale ont déterminé que la construction du pont, au meilleur de leur connaissance, n'aurait pas d'effets environnementaux marqués. Ils se sont penchés sur tous les divers aspects de la question.

Le gouvernement a examiné cette étude, mais dans le cadre de l'analyse, a décidé, aux environs du mois de janvier 1988, que, même si on était satisfait sur le plan environnemental, le projet serait déferé à un groupe du PEEE, conformément aux lignes directrices.

Dans le cadre de son analyse, le groupe a réalisé un nombre considérable d'études additionnelles. À la fin de 1990, il a produit un rapport. Les auteurs en étaient venus à la conclusion que les effets de la construction du pont étaient inconnus ou importants, si bien que le projet ne devait pas être mené à bien. Cependant, ils ont indiqué que si le gouvernement décidait de construire malgré tout le pont, leurs principales préoccupations seraient apaisées si le problème des débâcles était résolu. Le gouvernement a accepté le rapport et a répondu à chacun des points principaux soulevés au moyen d'une série de décisions qui seraient prises.

Dans le rapport, la principale question soulevée avait trait aux débâcles. On craignait que la glace ne demeure plus longtemps qu'à l'habitude dans le détroit en raison de la construction du pont. On a établi qu'un retard d'un mois au plus ne serait pas acceptable, en ce qui a trait au moment de la débâcle. En revanche, on a affirmé qu'un retard de deux jours au moins par année par période de cent ans constituerait un critère acceptable.

À cet égard, le gouvernement a décidé, suivant l'avis du ministre de l'Environnement, de constituer un groupe autonome d'experts des glaces qui serait chargé de se pencher sur

*[Text]*

question, look at the computer modelling, use their knowledge and background, and advise the government whether it was practical or possible to build a bridge that would have an ice-out delay of less than two days per 100 years, as the panel had laid down.

That panel was constituted. It was made up of Dr. Ken Crosdale, who was at that time with Esso Research and had extensive experience in the Beaufort Sea; Dr. Torik Karstens, who was the head of the Norwegian Hydrotechnical Institute; Dr. Bob Fredricton of the National Research Council; and Captain Gene Barry of the ice breaker Terry Fox. Their responsibility was to first determine whether the criteria could be met. Their report in the spring of 1991 said yes, that criteria could be met, and it was on that basis of that that the government said yes, we will proceed to the next step.

The next step was to have all three developers submit their specific designs to see if those specific designs could meet that ice-out criteria. In November of 1991, the ice committee examined the specific designs and said, in their best opinion, based on their scientific knowledge, the ice-out criteria would be met of less than two days in 100 years.

Subsequent to that, we proceeded on a study and picked a specific SCI design, and again the ice committee was brought back to look at their specific proposal. In March of this year, they advised us that the ice-out delay of the specific SCI proposal that is on the table today would create an ice-out delay of no more than four-tenths of a day in any one year.

That was one of the major criteria, plus the fact that, as part of all this analysis, post-panel, the developer was required to prepare an environmental management plan which had to be approved by not only the federal government including Transport, Environment, and Fisheries, but also the provinces of New Brunswick, P.E.I. and Nova Scotia. That plan was carried out.

Subsequent to that, we had the decision of Madam Justice Reed, which said we must do a specific section 12. The developer then did another specific environmental evaluation. That was subject to further public meetings. On May 13, the minister announced that it met the section 12 and the requirement of Madam Justice Reed.

**Senator Bonnell:** As I said the other day in the Senate, it was an historic day when three Prince Edward Island senators and former a Island senator who left for Nova Scotia were

*[Traduction]*

l'ensemble de la question, d'examiner des modélisations informatiques, d'utiliser leurs connaissances et leurs antécédents et de dire au gouvernement s'il était pratique ou possible de construire un pont qui entraînerait un retard de moins de deux jours par période de cent ans, en ce qui a trait aux débâcles, comme le groupe l'avait indiqué.

Le nouveau groupe a été formé. Voici quels étaient les membres de ce groupe. Ken Crosdale, qui, à l'époque, appartenait au service de la recherche de la société Esso et qui connaissait à fond la mer de Beaufort, Torik Karstens, chef de l'institut hydrotechnique norvégien, Bob Fredricton, du Conseil national de recherche et Gene Barry, capitaine du brise-glace Terry Fox. Ils avaient pour tâche d'indiquer si le critère serait respecté. Dans le rapport qu'ils ont présenté au printemps 1991, les auteurs ont affirmé que le critère serait bel et bien satisfait et, sur ce, le gouvernement a décidé de passer à l'étape suivante.

L'étape suivante consistait de demander aux trois promoteurs de présenter les concepts précis pour établir s'ils pouvaient satisfaire aux critères relatifs aux débâcles. En novembre 1991, des membres du comité des glaces ont examiné les concepts précis et affirmaient que, au meilleur de leur connaissance, et compte tenu de leur bagage scientifique, le critère de moins de deux jours par période de cent ans, en ce qui concerne les débâcles, serait satisfait.

Par la suite, on a procédé à une étude et choisi un projet précis présenté par la société SCI. Une fois de plus, les membres du comité des glaces ont été convoqués pour examiner la proposition précise. En mars de cette année, ils se sont dit d'avis que le retard qu'entraînerait la proposition précise de la SCI présentement à l'étude ne dépasserait pas quatre dixièmes de jour par année, en ce qui a trait aux débâcles.

C'était là l'un des principaux critères. Dans le cadre de l'analyse, après le rapport du groupe, le promoteur a par la suite dû préparer un plan de gestion environnemental qui devait être approuvé non seulement par le gouvernement fédéral, y compris les ministères des Transports, de l'Environnement et des Pêches, mais également par les provinces du Nouveau-Brunswick, de l'Île-du-Prince-Édouard et de la Nouvelle-Écosse. Le plan a été mené à bien.

Par la suite, la juge Reed a rendu une décision suivant laquelle nous devons procéder à une étude conformément à l'article 12. Le promoteur a alors procédé à une autre évaluation environnementale précise. D'autres réunions publiques ont alors eu lieu. Le 13 mai, le ministre a annoncé que les exigences de l'article 12 et de la juge Reed avaient été satisfaites.

**Le sénateur Bonnell:** Comme je l'ai dit au Sénat, il y a quelques jours, le fait d'entendre trois sénateurs de l'Île-du-Prince-Édouard et un ancien sénateur de l'île, qui a emménagé



[Text]

speaking on the same day for a very important cause. Today we have 11 senators here from Atlantic Canada, as well as the Chairman and the primary witness. Therefore, Atlantic Canada is being heard today. I hope all of us will remember this historic day as well.

My question to the minister, Mr. Chairman, is very simple. I have been told that the rates on the ferries are going up gradually with the cost of living, but under the fixed link agreement, they will only go up 75 per cent of the cost of living. When 35 years are up and we are no longer paying for the fixed link, the cost of transportation between Prince Edward Island and New Brunswick will go down in cost. Is that correct?

**Mr. Elmer MacKay:** Senator, that is the best of my information. You are quite right. The costs have been going up. From 1988 to present, the annual average increase in all rates in Marine Atlantic has been, in 1988, 4 per cent, 6 per cent in 1989, 6 per cent in 1990, 9 per cent in 1991, 7 per cent in 1992, and this year it is down by 3 per cent. There has been, over the years, a considerable increase. With the arrangement we are putting in place here, every expectation is that we will be faced with steadily declining tolls in the future.

**Senator Bonnell:** Is it also your interpretation that, after the 35 years are up and the fixed link becomes the property of the government of Canada, we will no longer have to pay for the cost of the fixed link and, consequently, the rates will only be maintenance rates?

**Mr. Elmer MacKay:** This has been the subject of discussions with the premier of Prince Edward Island and our officials. I think it is fair to say that, at the end of the 35-year period, that there will be options. The bridge will be the property of the Crown. The toll structure will certainly not be predicated on making a profit. It will be predicated on proper maintenance, which is a key element in this particular proposal, so that the developers have no access to any profits until proper maintenance, and operation costs are taken care of. This is to be determined by an independent authority.

Once the investment portion is over, I would anticipate that the tolls would be very minimal. But who knows, in 35 years, the government of the day may want to re-privatize it or they may want to keep it as a Crown-owned structure. To be sanguine about it, it may be like our famous crossing to Cape Breton and the tolls will be taken off. However, I would think,

[Traduction]

en Nouvelle-Écosse, parler, le même jour, en faveur d'une cause des plus importantes a revêtu un caractère historique. Aujourd'hui, onze sénateurs de la région atlantique du Canada sont ici présents, en plus du président et du témoin principal. Par conséquent, la région atlantique se fait aujourd'hui entendre. J'espère que nous nous rappellerons tous cette journée historique.

Monsieur le président, j'aimerais poser au ministre une question très simple. On m'a dit que les droits exigés par les traversiers augmentent graduellement au rythme de l'augmentation du coût de la vie, mais que, en vertu de l'accord relatif au lien fixe, l'augmentation ne correspondra qu'à 75 p. 100 de celle du coût de la vie. Dans 35 ans, lorsque nous aurons fini de payer le lien fixe, le coût du transport entre l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick connaîtra une diminution. Est-ce exact?

**M. Elmer MacKay:** Sénateur, c'est là toute l'information dont je dispose. Vous avez tout à fait raison. Les coûts ont augmenté. De 1988 jusqu'à aujourd'hui, l'augmentation annuelle moyenne, dans toute la région atlantique, s'est établie à 4 p. 100 en 1988, à 6 p. 100 en 1989, à 6 p. 100 en 1990, à 9 p. 100 en 1991 et à 7 p. 100 en 1992. Cette année, les droits ont connu une diminution de 3 p. 100. Au fil des ans, on a assisté à une augmentation considérable. Face à l'accord que nous mettons en place ici, on espère que les droits, à l'avenir, connaîtront une diminution régulière.

**Le sénateur Bonnell:** Vous comprenez également que, dans 35 ans, lorsque le lien fixe deviendra la propriété du gouvernement du Canada, nous n'aurons plus à payer pour le lien fixe et que, par conséquent, nous n'aurons plus qu'à supporter les coûts d'entretien?

**M. Elmer MacKay:** Cette question a fait l'objet de discussions entre la première ministre de l'Île-du-Prince-Édouard et nos représentants. Je pense qu'il serait juste de dire que, à la fin de la période de 35 ans, il y aura des options. Le pont appartiendra à la Couronne. La structure des droits ne visera certainement pas la réalisation d'un profit. Elle ne visera qu'à assurer un entretien adéquat, ce qui, pour cette proposition particulière, constitue un élément clé, de façon à ce que les promoteurs ne puissent réaliser des profits que si un entretien adéquat est assuré et que les coûts d'exploitation sont recouverts. Tout cela reste à déterminer par une autorité indépendante.

Une fois les investissements terminés, je prévois que les droits seront minimaux. Mais qui sait? Dans 35 ans, le gouvernement voudra peut-être reprivatise le pont ou le conserver comme structure de la Couronne. Pour faire preuve d'optimisme, on peut même imaginer que les droits seront abolis, comme pour le célèbre pont du Cap Breton. Cependant,



[Text]

because of the magnitude of the project, we would always need some tolls to keep the structure in proper operating condition.

**Senator Bonnell:** It seems to me that, a few days ago, the government in the legislature of Prince Edward Island passed a resolution forgiving the government of Canada for the fact that they are supposed to give us free transportation across the strait. Providing that this bridge does get built, as a consequence, the Islanders give up their right to that free transportation under the Constitution. Do you think that the government of Canada was responsible to give them free transportation, and do you think the province of Prince Edward Island could have won that case in the Supreme Court?

**Mr. Elmer MacKay:** Senator, I am not a prophet nor the son of a prophet. I do not know what would have happened if it went to the Supreme Court. I am sorry that it did not reach the Supreme Court before this time because I think that would have been a constructive that, ever since Confederation, both governments have tried to upgrade and improve the transportation link. We have progressed from steam to motor vessels. The next natural progression is to try to put a fixed link across. Who knows? It is perhaps unlikely now, in view of the constitutional amendment, but it may yet reach the Supreme Court of Canada.

**Senator Bonnell:** The fact is that Prince Edward Island has passed its resolution. How long in time and space do we have to go before the government of Canada, in the House of Commons and the Senate, will have to pass a similar resolution to change the Constitution?

**Mr. Elmer MacKay:** Again, with deference, the way I read Madam Justice Reed's decision; we would have to do this before the ferries are removed. We have a few years to do this, as I read it.

**Senator Bonnell:** So we have up to 1996 to do this?

**Mr. Elmer MacKay:** I believe so.

**Senator Phillips:** Mr. Chairman, I have a number of questions, but I will reduce them to one. A very few people, Mr. Minister, have expressed some concern to me about the financing for the construction of the fixed link.

The bill lays out certain conditions which you reviewed this morning and my question will be very brief. Are you and other members of the government satisfied that the proper financing is being provided and that there will be no possibility of the taxpayer being responsible for further increases?

[Traduction]

je pense qu'en raison de l'ampleur du projet, il faudra toujours imposer certains droits pour maintenir la structure dans des conditions d'exploitation adéquates.

**Le sénateur Bonnell:** Il y a quelques jours, il me semble que le gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard a adopté une résolution exonérant le gouvernement du Canada: en effet, ce dernier était censé nous permettre de traverser gratuitement le détroit. À supposer que le pont soit construit, les insulaires renoncent, par voie de conséquence, au droit au transport gratuit que leur confère la Constitution. Pensez-vous que le gouvernement du Canada ait l'obligation de leur assurer un transport gratuit, et croyez-vous que l'Île-du-Prince-Édouard aurait eu gain de cause devant la Cour suprême?

**M. Elmer MacKay:** Sénateur, je ne suis ni prophète ni fils de prophète. Je ne sais pas ce qui se produirait si la cause se rendait jusqu'en Cour suprême. Je regrette qu'elle ne se soit pas rendue devant la Cour suprême avant aujourd'hui parce qu'il se serait agi d'un exercice constructif, étant donné que, depuis la Confédération, les deux gouvernements ont tenté d'améliorer et de renforcer le lien de transport. Du bateau à vapeur au bateau à moteur, il y a eu toute une évolution. La progression naturelle suivante consiste à tenter d'établir un lien fixe. Qui sait? Cela peut maintenant sembler improbable, à la lumière de l'amendement constitutionnel, mais la question pourrait toujours être soumise à la Cour suprême.

**Le sénateur Bonnell:** Le fait est que l'Île-du-Prince-Édouard a adopté sa résolution. De combien de temps le gouvernement du Canada dispose-t-il pour adopter, devant la Chambre des communes et le Sénat, une résolution analogue visant à modifier la Constitution?

**M. Elmer MacKay:** Une fois de plus, voici, respectueusement, ce que je comprends de la juge Reed. Nous devrions le faire avant le retrait du service de traversier. Selon ma lecture, nous disposons de quelques années pour le faire.

**Le sénateur Bonnell:** Ainsi, nous avons jusqu'en 1996?

**M. Elmer MacKay:** Je le crois.

**Le sénateur Phillips:** Monsieur le président, j'ai de nombreuses questions, mais je les réduirai à une seule. Monsieur le ministre, très peu de personnes m'ont fait part de leurs préoccupations à l'égard du financement de la construction du lien fixe.

Le projet de loi énonce certaines conditions que vous avez passées en revue ce matin, et ma question sera très brève. Les autres membres du gouvernement et vous-mêmes êtes-vous convaincus qu'un financement adéquat est assuré et qu'il est impossible que les contribuables doivent faire face à d'autres augmentations?

[Text]

**Mr. Elmer MacKay:** Senator, our department and our negotiators have tried to cover every contingency. I am satisfied that they have done an admirable job. We are faced with a situation that, should the developer fail, enough funds are sequestered in a trust at all times to finish the bridge. There is another 10-per-cent margin built in there as well. There is a \$200-million guarantee, and this is backed up by parental guarantees from both these large companies, Morrison Knutson and GTI in France. I believe there is sufficient back-up, but Mr. Vaughan could elaborate.

I mentioned earlier that implicit in this is an independent authority, an engineering firm from Vancouver, which will be the adjudicator on when the sequestered funds can be released based on proper construction. In addition to that, there is a charge for maintenance and operation that has to be satisfied, again adjudicated before the developer has access to toll revenue.

Is that substantially correct, Mr. Vaughan?

**Mr. Vaughan:** The basic thing with the trust fund is that the developer only receives money from it if the independent engineer has determined there is always sufficient left to finish the project. If he has any cost overruns early on, he would have to handle them himself. If we have to step into his shoes, we would call in a performance bond. We would have all the monies in the trust fund and could still go after the parent company guarantees to finish the project.

Our financial advisors, Rothschild, advised us that they considered this to be a very well-secured package for the government.

**Mr. Elmer MacKay:** I am glad Mr. Vaughan brought that out. Rothschild is a famous firm. It has been advising our department on whether or not we are proceeding in the right direction, in terms of financial viability.

**Senator Corbin:** Mr. Minister, we are all big Maritime families here, so perhaps we can even speak to each other on a first-name basis.

**Mr. Elmer MacKay:** On that note, senator, I apologize to the committee. I found out that, among all the things that we did not do that we should have done, I do not have documentation *en français* for our francophone colleagues. I apologize to the committee for that right off the top. It will not happen again.

[Traduction]

**M. Elmer MacKay:** Sénateur, le ministère et nos négociateurs se sont efforcés de prévoir toutes les possibilités. À mon avis, ils ont effectué un travail admirable. La situation actuelle prévoit que, si le promoteur échouait, des fonds suffisants sont, à tout moment, retenus en fiducie pour permettre le parachèvement du pont. Une autre marge de 10 p. 100 a été prévue. Il y a une garantie de 200 millions de dollars soutenue par les garanties des deux importantes sociétés mères Morrison Knutson et GTI de France. Je pense qu'il s'agit de garanties suffisantes, mais M. Vaughan pourrait nous en dire davantage à ce sujet.

Plus tôt, j'ai mentionné que la présence d'une autorité indépendante, soit une firme d'ingénierie de Vancouver, était implicite dans tout le processus. Cette firme établira quand les fonds retenus pourront être libérés, compte tenu de l'état d'avancement des travaux. De plus, il est prévu que les exigences relatives au coût d'entretien et d'exploitation doivent être satisfaites, la firme d'ingénierie devant une fois de plus décider à quel moment le promoteur peut avoir accès aux recettes tirées de la perception du droit de passage.

Dans l'ensemble, est-ce correct, monsieur Vaughan?

**M. Vaughan:** Ce qu'il faut retenir, en ce qui concerne le fonds de fiducie, c'est que le promoteur ne touche de l'argent que si la société d'ingénierie indépendante a déterminé que des sommes suffisantes restaient pour le parachèvement du projet. Si un dépassement des coûts survenait auparavant, il devrait en assumer seul la responsabilité. Si nous devons nous substituer à lui, nous ferions appel à un cautionnement d'exécution. Nous disposerions de toutes les sommes contenues dans le fonds de fiducie et nous pourrions toujours avoir recours aux garanties des sociétés mères pour parachever le projet.

Nos conseillers financiers, la société Rothschild, nous disent qu'ils estiment qu'il s'agit d'un ensemble de dispositions offrant au gouvernement des garanties suffisantes.

**M. Elmer MacKay:** Je suis heureux que M. Vaughan ait soulevé ce point. La société Rothschild est célèbre. Elle a conseillé notre ministère quant à savoir si nous nous dirigeons ou non dans la bonne direction, en ce qui a trait à la viabilité financière.

**Le sénateur Corbin:** Monsieur le ministre, nous sommes tous entre gens des Maritimes, si bien que nous pourrions peut-être nous appeler par nos prénoms.

**M. Elmer MacKay:** Sur cette note, sénateur, je m'excuse auprès du comité. Je constate que, parmi toutes les choses que nous n'avons pas faites et que nous aurions dû faire, nous n'avons mis aucune documentation en français à la disposition de nos collègues francophones. D'entrée de jeu, je m'en excuse auprès des membres du comité. Cela ne se reproduira plus.



[Text]

**Senator Corbin:** I have not raised that, but I would have appreciated some material, information, description, on the project per se. I realize this is a bill to finance the Northumberland Strait crossing. Nevertheless, it would have been nice to look at the proposals before we approve of the bill.

**The Chairman:** I requested that and I will get that information for you, Senator Corbin. I take the blame for it and I apologize.

**Senator Corbin:** Why has it been decided, with respect to the \$42-million annual payment for 35 years, that that would be indexed on the consumer price index? Why not on some other index? What is the rationale behind that approach?

**Mr. Elmer MacKay:** Of all the other indexes, I guess it was thought that this was the fairest, most accurate and stable way to do it. Again, I will turn to my officials. Perhaps they can give more background on that.

**Mr. Vaughan:** It was determined, as the minister said, to be the best-known method.

**Senator Corbin:** Why is the consumer price index the best? You are dealing here with a different type of animal. You are dealing with construction, cost recovery? What has consumer price index to do with it?

**Mr. Vaughan:** Consumer price index includes all items, the cost of fuels, maintenance, salaries, everything that is taken into consideration in determining anything. The basis is to get it to an equivalent value for 1992 and maintain that figure all the way through. That is the figure the government uses normally as a basis for determining present value.

**Senator Corbin:** Is it being used for other projects as well.

**Mr. Elmer MacKay:** If our colleague, the late and great Don Jamieson were here, he would say that this is a multifaceted, multi-purpose, multi-dimensional project and that is why.

**Senator Corbin:** With respect to paragraph 8 of the bill, entitled, "No Set-Off Subsidy", why is the group given preferential treatment? To put the question in another form, is such a provision contained in contractual arrangements with other types of projects? Is this a first? Why is that there?

**Mr. Elmer MacKay:** This is here, subject to correction by my officials, for a very specific reason; to protect the investors, because they will be using pension funds and

[Traduction]

**Le sénateur Corbin:** Je n'ai pas soulevé cette question, mais j'aimerais qu'on nous fournisse certains documents et des informations au sujet du projet lui-même, ainsi qu'une description. Je comprends qu'il s'agit d'un projet de loi visant à assurer le financement de l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland. Néanmoins, il aurait été intéressant que nous puissions examiner les propositions avant d'approuver le projet de loi.

**Le président:** J'en ai fait la demande et je vous procurerai cette information, sénateur Corbin. J'en prends l'entière responsabilité et je m'en excuse.

**Le sénateur Corbin:** Pourquoi a-t-on décidé que le paiement annuel de 42 millions de dollars réparti sur 35 ans serait indexé en fonction de l'indice des prix à la consommation? Pourquoi n'a-t-on pas retenu un autre indice? Quel est le bien-fondé de cette approche?

**M. Elmer MacKay:** Parmi tous les indices, je pense qu'on a considéré qu'il s'agissait de la façon la plus juste, la plus précise et la plus stable de procéder. Une fois de plus, je m'en remettrai à mes représentants. Peut-être seront-ils en mesure de donner plus de détails à ce sujet.

**M. Vaughan:** Comme le ministre l'a dit, on a jugé qu'il s'agissait de la méthode la mieux connue.

**Le sénateur Corbin:** Pourquoi l'indice des prix à la consommation est-il le meilleur? On a affaire à tout autre chose. On a affaire à une construction et à un recouvrement des coûts. En quoi cela touche-t-il l'indice des prix à la consommation?

**M. Vaughan:** L'indice des prix à la consommation comprend tous les éléments, les coûts de carburant, de l'entretien, des salaires, tout ce dont on doit tenir compte pour établir quoi que ce soit. L'idée de base consiste à établir une valeur équivalente pour 1992 et maintenir ce chiffre tout au long du projet. C'est le chiffre que le gouvernement utilise habituellement pour établir la valeur actualisée.

**Le sénateur Corbin:** On s'en sert également pour d'autres projets.

**M. Elmer MacKay:** Si Don Jamieson, notre regretté et estimé collègue était ici, il dirait qu'il s'agit d'un projet à multiples facettes, à multiples objets et à multiples dimensions. Voilà pourquoi.

**Le sénateur Corbin:** En ce qui a trait à l'article 8 du projet de loi, intitulé «Intégralité de la subvention», pourquoi accorde-t-on au groupe un traitement préférentiel? Pour poser la question autrement, une telle disposition est-elle incluse dans les accords contractuels conclus pour d'autres types de projets? S'agit-il d'une première? Comment expliquer sa présence?

**M. Elmer MacKay:** La disposition a été incluse pour une raison très précise, sous réserve des précisions que les représentants officiels de mon ministère pourraient ajouter:



[Text]

people who need certainty that the money will be available to them.

There are other provisions in here to protect all parties, but it is necessary for the investment to have this kind of structure and certainty. Am I not correct in that, Mr. Evans?

**Mr. Reg Evans, Assistant Deputy Minister:** Yes.

**Mr. Elmer MacKay:** Perhaps you could elaborate.

**Senator Corbin:** I would especially like to know if this has been done before.

**Mr. Elmer MacKay:** This is rather a unique set-up.

**Mr. Evans:** I am unable to cite precedents. The notion of set-off is not unusual. I would have to look at other arrangements to see if that is so.

**Senator Corbin:** I presume this has been requested by the group itself?

**Mr. Evans:** Yes, and considered to be a reasonable request, given the nature of the financing.

**Senator Corbin:** Were there other options?

**Mr. Evans:** Probably without the set-off arrangement, the pricing of the financing would have been greater and, therefore, the viability of the project less certain.

**Senator Corbin:** Will the toll structure be fixed on the basis of the consumer price index or as a component?

**Mr. Elmer MacKay:** It will be below it. It will be three-quarters of any increase in the consumer price index.

**Mr. Vaughan:** There are only two circumstances where that could be exceeded. If the government for some reason decided that it wanted additional insurance, over and above that which has been determined as necessary for the bridge by an independent insurance consultant, the developer would have a right to recover that cost against tolls. That would only be the decision of the government, whether we wanted the insurance. If toll revenues ever fell below the floor, which is the toll revenue figure going in, there would be toll recovery over a period of time.

**Senator Corbin:** What else will the bridge carry besides vehicles?

**Mr. Elmer MacKay:** I leave it to you to estimate the importance of this, but some people feel a utility corridor is quite important. I forget the dimensions.

[Traduction]

pour protéger les investisseurs parce qu'ils auront recours à des fonds de pension et à des personnes qui doivent avoir la certitude que les sommes leur sont accessibles.

Il y a d'autres dispositions visant à protéger toutes les parties, mais, en ce qui concerne l'investissement, ce genre de structure et de certitude est nécessaire. Ai-je raison, monsieur Evans?

**M. Reg Evans, sous-ministre adjoint:** Oui.

**M. MacKay:** Peut-être pourriez-vous nous en dire davantage.

**Le sénateur Corbin:** J'aimerais particulièrement savoir s'il y a des précédents.

**M. MacKay:** Il s'agit d'un arrangement plutôt unique.

**M. Evans:** Je ne suis pas en mesure de faire état de précédents. Le concept de compensation est inhabituel. Pour le vérifier, je devrais examiner d'autres accords.

**Le sénateur Corbin:** J'imagine que le groupe lui-même en a fait la demande?

**M. Evans:** Oui. Compte tenu de la nature du financement, on a considéré qu'il s'agissait d'une demande raisonnable.

**Le sénateur Corbin:** Y avait-il d'autres possibilités?

**M. Evans:** Sans l'accord relatif aux compensations, il est probable que le coût du financement aurait été plus élevé et, par conséquent, la viabilité du projet, moins assurée.

**Le sénateur Corbin:** La structure des droits sera-t-elle établie en fonction de l'indice des prix à la consommation, ou comme s'il s'agissait d'une composante?

**M. Elmer MacKay:** Les augmentations seront moindres. Elles correspondront aux trois quarts de toute augmentation de l'indice des prix à la consommation.

**M. Vaughan:** Les augmentations pourraient être supérieures à deux conditions seulement. Si le gouvernement, pour une raison ou une autre, souhaitait obtenir des assurances supplémentaires, par rapport à ce qui a été jugé nécessaire pour le pont par un expert-conseil indépendant en matière d'assurance, le promoteur aurait le droit de recouvrer ces coûts à même les droits. C'est au seul gouvernement qu'il reviendrait de décider si des assurances supplémentaires sont nécessaires. Si les revenus découlant de la perception des droits chutaient sous le seuil acceptable, c'est-à-dire les revenus de ce genre prévus dès le départ, on pourrait procéder, pendant une certaine période, à une forme de recouvrement des droits.

**Le sénateur Corbin:** Mis à part les véhicules, à quels autres types de transport le pont servira-t-il?

**M. Elmer MacKay:** Je vous laisse le soin d'en évaluer l'importance, mais certaines personnes considèrent qu'un corridor destiné aux services publics est plutôt intéressant. J'en oublie les dimensions.

[Text]

**Mr. Vaughan:** Two meters square.

**Mr. Elmer MacKay:** It is to be used free of charge, I believe.

**Mr. Vaughan:** This is to be provided free. Any utilities wanting to use it would have to pay their own costs for installation and maintenance. It is being provided.

**Senator Corbin:** So it could carry hydro, pipelines?

**Mr. Vaughan:** Right now it could not handle a gas line, but it could handle telephone, cable, and water lines built to those capacities. That is in the bridge structure itself.

**Senator Forrestall:** You were responding earlier to questions about the physical structure. I have concerns arising out of situations in Halifax and elsewhere. Could you tell me the level of protection afforded the piers? How will you protect against extensive damage to the link from major collisions?

**Mr. Vaughan:** In the navigational channel, which is the main area, there is a requirement to have armour protection similar to what you see in Angus L. MacDonald and the Murray McKay bridges. In other areas, the piers are designed to withstand quite a bit of thrust. On the basis of scientific information, there is not a vessel going through there that would be anticipated to cause any major problems. Given the major ice requirements, the bridge must be able to withstand tremendous amounts of thrust. That would be equivalent to or probably greater than any vessel, floating fleet, that would hit it. In the navigational channel, there is specific armour protection around the major piers.

**Senator Forrestall:** The minister suggested that some 90 studies have been conducted. What was the cost?

**Mr. Elmer MacKay:** In the vicinity of \$20 million has spent on these assessments and studies.

**Senator Forrestall:** I would like to add \$500,000 to that for a study in the Port of Halifax of the land-bridge concept, moving container traffic from Europe to Asia. Could we not have that?

**Mr. Elmer MacKay:** Well, you will have to talk to good old Public Works and we will see what we can do. We are a little short these days. Nevertheless, it is a good project, senator.

It is a no-win deal in many respects. Some suggest that there have not been enough environmental and other studies done. When you quantify the amount of money spent and look at the

[Traduction]

**M. Vaughan:** Deux mètres carrés.

**M. Elmer MacKay:** Je pense qu'il pourra être utilisé gratuitement.

**M. Vaughan:** Le service sera fourni sans frais. Tout service public souhaitant s'en prévaloir devra supporter les coûts d'entretien et d'installation. Mais le service est fourni.

**Le sénateur Corbin:** Ainsi, il pourrait s'agit de câbles électriques ou de pipelines?

**M. Vaughan:** À l'heure actuelle, le corridor ne pourrait pas contenir de conduites de gaz, mais il pourrait accommoder des fils téléphoniques, des câbles et des conduites d'eau aménagés à cette fin. Cela fait partie de la structure du pont elle-même.

**Le sénateur Forrestall:** Plus tôt, vous avez répondu à des questions touchant la structure matérielle. À la lumière d'événements survenus à Halifax et ailleurs, j'éprouve certaines inquiétudes. Pouvez-vous me dire de quel niveau de protection jouissent les piliers? Comment serons-nous protégés contre tout dommage grave causé au lien par des collisions d'envergure?

**M. Vaughan:** Dans le canal de navigation, qui représente le secteur principal, on doit avoir recours à un blindage comparable à celui qu'on retrouve dans les ponts Angus L. MacDonald et Murray McKay. Dans d'autres secteurs, les piliers sont conçus pour résister à des coups considérables. À la lumière des informations scientifiques, aucun bateau qui fréquente les parages ne pourrait, suivant les prévisions, causer de problèmes importants. Étant donné les exigences importantes relatives aux glaces, le pont doit être en mesure de résister à des poussées formidables. Ces poussées sont équivalentes à celles que pourrait causer tout type de bateau entrant en collision avec un pilier, voire même supérieures. Dans le canal de navigation, les principaux piliers sont protégés par un blindage.

**Le sénateur Forrestall:** Le ministre a laissé entendre que quelque 90 études ont été réalisées. Quels en ont été les coûts?

**M. Elmer MacKay:** Environ 20 millions de dollars ont été consacrés à ces évaluations et à ces études.

**Le sénateur Forrestall:** J'aimerais y ajouter 500 000 \$ pour la réalisation d'une étude, dans le port de Halifax, de la formule pont-rail, qui assure le trafic des conteneurs entre l'Europe et l'Asie. Serait-ce possible?

**M. Elmer MacKay:** Eh bien, vous devrez vous adresser à nos bons vieux collègues des Travaux publics, et nous verrons ce que nous pouvons faire. Ces jours-ci, nous sommes un peu à court de liquidités. Néanmoins, sénateur, il s'agit d'un bon projet.

À maints égards, il s'agit d'une situation qui ne fera pas de vainqueurs. Certains estiment qu'on n'a pas réalisé un nombre suffisant d'études environnementales et autres. Lorsqu'on



## [Text]

numbers, some people may feel we have spent too much. At any rate, that is your answer.

**Senator Macquarrie:** I am a little late with my questions because I am not a member of this committee. I have not been put on the committee, as my colleague, Senator Phillips, has been put on in place of another senator.

I enjoyed this discussion very much, so pardon me for saying that going through my mind every so often this morning was the name of a patent medicine of my youth, Dr. Comfort's Soothing Syrup.

Many things seem to have escaped the attention of the minister. For example, I have with me various press clippings, the headlines of which read: "It's back to court over the fixed link"; "Hold that link! Fishermen want EARP"; "Anti-link lobby upset with 'hurry-up' review"; "Oceanographer says more study needed on fixed link"; "Island ice conditions worst in over 20 years"; "A chauffeur for the timid on bridge to PEI". One that disturbs me more than any, is this: "SCI report evaluates bridge proposal". The company that wishes to build the bridge is evaluating the proposal! That puzzled me. Who should be evaluating? I wondered why there was not a proper, independent review as was clearly suggested by Madam Justice Reed?

I remember a press release from the minister of May 13. I asked nine questions about that release on the Order Paper of the Senate. I wanted to know who was giving this reassuring review of the review. Although over a month has passed, that has not been answered. It would be reassuring to know who, if it was not an EARP-type group, made this last point.

A very prominent and intelligent Prince Edward Islander wrote in the *Globe and Mail* about the structure. Mr. Clay said that, first, there is no comparable bridge in a similar situation in existence. This bridge will span an environmentally harsh strait — not a harbour, not a bay, not an estuary. There will be no alternative route in the event of a mishap. He says that the promise to keep the Northumberland ferries to Nova Scotia is a political one of light substance. Once the bridge is up, anyone who thinks that the government of the day will continue to provide millions in subsidy to that service is, to put it mildly, naive.

## [Traduction]

quantifie les sommes dépensées et qu'on examine les chiffres, d'autres laissent entendre que nous avons peut-être dépensé avec prodigalité. Quoi qu'il en soit, voilà votre réponse.

**Le sénateur Macquarrie:** Si j'ai un peu tardé à présenter mes questions, c'est que je ne suis pas membre du comité. Je n'ai pas été parachuté dans le comité comme mon collègue, le sénateur Phillips, qui y a été parachuté à la place d'un autre sénateur.

J'ai beaucoup apprécié cette discussion, si bien que vous voudrez bien me pardonner de dire qu'à quelques reprises, ce matin, j'ai songé au nom d'un médicament breveté du temps de ma jeunesse, le «Dr. Comfort's Soothing Syrup».

De nombreuses choses semblent avoir échappé à l'attention du ministre. Par exemple, j'ai en main diverses coupures de presse, dont je résume les grands titres. «Le lien fixe une fois de plus examiné par les tribunaux»; «Halte-là! Les pêcheurs veulent qu'on procède à un PEEEE»; «Les opposants au lien dénoncent l'examen bâclé»; «Un océanographe affirme que le lien fixe doit faire l'objet d'autres études»; «Autour de l'Île, on assiste aux pires conditions de glace observées en 20 ans»; «Sur le pont de l'Île-du-Prince-Édouard, un chauffeur pour les timides». Voici une manchette qui me préoccupe tout particulièrement: «Le rapport de la société SCI évalue le pont proposé». Ainsi, la société qui souhaite construire le pont évalue la proposition! Cela m'intrigue. Qui devrait procéder à l'évaluation? Je me demande pourquoi on n'a pas procédé à un examen indépendant et adéquat, ainsi que l'a clairement suggéré la juge Reed?

Je me souviens d'un communiqué émis par le ministre le 13 mai. Dans le Feuilleton du Sénat, j'ai posé neuf questions au sujet de ce communiqué. Je voulais savoir qui était responsable de ce compte rendu rassurant de l'examen. Même si plus d'un mois a passé, je n'ai toujours pas eu de réponse. Il serait rassurant de savoir qui, si ce n'est un groupe apparenté au PEEEE, a soulevé ce dernier point.

Dans le *Globe and Mail*, un habitant de l'Île-du-Prince-Édouard fort éminent et intelligent a écrit à propos de la structure. D'abord, M. Clay a rappelé qu'il ne se trouve aucun pont comparable où que ce soit dans le monde. Le pont enjambrera un détroit où les conditions environnementales sont rudes — il ne s'agit ni d'un port, ni d'une baie, ni d'un estuaire. En cas de malheur, il n'y aura aucune autre voie possible. Il mentionne que la promesse selon laquelle les traversiers du détroit de Northumberland demeureront en Nouvelle-Écosse est une promesse politique de peu de substance. Une fois le pont érigé, toute personne qui pense que le gouvernement d'alors continuera à accorder des millions de dollars en subventions pour ce service fait preuve, pour dire les choses poliment, de naïveté.



## [Text]

Mr. Clay went on to say that, last Christmas, he and his wife were very anxious for his son to come home from Toronto. He got across to them on Christmas day under conditions on which no one would be crossing the projected bridge.

Finally, has SCI — whose very name indicates that it was geared to this strait crossing and therefore must be a new firm — ever built a bridge; if so, what kind of bridge? I would be upset if a doctor told me that this was his first operation. Some Prince Edward Islanders are a bit nervous.

**Mr. Elmer MacKay:** Since the senator mentioned the *Globe and Mail*, I will go back to Prince Edward Island and quote briefly from the *Charlottetown Guardian*, an equally estimable paper.

Never mind the modernization of Atlantic Canada's antiquated transportation, which is a fundamental prerequisite to the modernization of the region's economy. Never mind that the crossing project will bring an essential boost of activity to the Maritimes. Never mind that the fixed crossing is a worthwhile experiment with the private sector, financing and construction of public projects.

As far as the *Globe and Mail* is concerned:

A dollar spent on Atlantic Canadian infrastructure is nothing more than an Upper Canadian tax dollar that could be better used elsewhere.

Therefore, I think we have to take a look at the *Globe and Mail*. We are talking apples and oranges. We are probably spending half a billion dollars in projected improvements to the Pearson International Airport in terms of capital structure costs here. Therefore, it depends on where the money is being spent.

There is a certain amount of cynicism about who does what in looking at environmental reviews, but I would say, rhetorically, who else is going to do it? We will see evaluations by SCI. We will see evaluations by Public Works. There have been many evaluations. You do not spend \$20 million without getting many different opinions on the multifaceted aspects of this project.

SCI is a new consortium. They mostly are new, senator, when you come to build a specific project. However, Morrison Knudsen is a versatile and well-known engineering firm in the United States. I would hazard a guess that they have built

## [Traduction]

M. Clay a poursuivi en affirmant qu'à Noël, l'année dernière, sa femme et lui avaient très hâte que leur fils rentre de Toronto. Le jour de Noël, il a pu traverser le détroit dans des conditions météorologiques qui auraient rendu impossible le franchissement du pont projeté.

Finalement, la société SCI — dont le nom même indique qu'il s'agit d'une société dont l'optique consiste à assurer le franchissement du détroit, ce qui implique qu'il doit s'agir d'une nouvelle société — a-t-elle déjà construit un pont? Si oui, de quel genre? Je ne serais pas très heureux d'apprendre qu'un médecin pratiquera sur moi sa première intervention chirurgicale. Certains habitants de l'Île-du-Prince-Édouard sont un peu nerveux.

**M. Elmer MacKay:** Puisque le sénateur a fait référence au *Globe and Mail*, je reviendrai à l'Île-du-Prince-Édouard pour citer brièvement le *Charlottetown Guardian*, un journal également estimable.

Qu'importe la modernisation des moyens de transport désuets de la région atlantique du Canada, qui constitue un préalable essentiel à la modernisation de l'économie de la région. Qu'importe que le projet entraînera un regain d'activité essentiel pour les Maritimes. Qu'importe que le lien fixe constitue une expérience valable menée de concert avec le secteur privé, en ce qui a trait au financement et à la construction de projets publics.

En ce qui concerne le *Globe and Mail*:

Tout dollar consacré à l'infrastructure de la région atlantique du Canada n'est rien d'autre qu'un dollar du Haut-Canada qu'il aurait mieux valu dépenser ailleurs.

Par conséquent, je pense que nous devons examiner le *Globe and Mail*. Nous comparons des pommes et des oranges. Nous sommes probablement en train de consacrer un demi-milliard de dollars à des améliorations qu'on se propose d'apporter à l'aéroport international Pearson, en ce qui touche les coûts associés à la structure du capital. Par conséquent, tout dépend de l'endroit où l'argent est dépensé.

Quant à savoir qui fait quoi en ce qui a trait aux évaluations environnementales, il existe un certain cynisme, mais, pour m'en remettre à la rhétorique, je poserai la question suivante: «Qui d'autre le fera?» Nous verrons les évaluations réalisées par la SCI. Nous verrons les évaluations réalisées par Travaux publics Canada. Il y a eu de nombreuses évaluations. On ne dépense pas 20 millions de dollars sans obtenir de nombreuses opinions différentes au sujet des aspects multiples d'un projet de cette nature.

La SCI est un nouveau consortium. Sénateur, lorsqu'il s'agit de construire un projet précis, on a principalement affaire à de nouvelles sociétés. Cependant, Morrison Knudsen est une firme d'ingénierie polyvalente et bien connue dont le siège

[Text]

many complexes and difficult structures, as have their partners from France.

**Mr. Vaughan:** With respect to the question about self-evaluation, as part of the EARP guidelines and as a proponent of the project, SCI was required to prepare that specific environmental evaluation document. The review was carried out by representatives of the Department of Public Works, the Department of Fisheries, the Department of the Environment, and the Department of Transport. Those departments have specialized technical knowledge and were part of the process.

In addition, the project has been reviewed and signed off by the provinces and New Brunswick and P.E.I. Various officials are involved in the process. I cannot give a series of names. We would have to go back to everyone involved in the various parts of the studies.

Has the developer built bridges such as this? As I said, SCI is a joint venture. We were satisfied in 1988 and we continue to be satisfied that they have the technical capability and knowledge, along with their partners, to build the facility. The independent engineer, Buckland and Taylor of Vancouver, a reputable firm in British design and construction, has confirmed to us that their techniques and design meet that criteria.

The ice committee has reviewed the project. It is satisfied. Extensive wind testing has been done. An environmental effects monitoring process is underway right now as part of that total process.

**Senator Macquarrie:** I will speak more about this matter tomorrow at third reading.

**Senator Spivak:** Mr. Minister, perhaps you could refresh my memory. When the environmental systems review passed through here, the big check was that the discretion of the minister was quite evident. The studies that have been mentioned have been done by the proponent of the department. These people are not exactly unbiased in this matter. What is there left, in your discretion, if you were to listen to Friends of the Island? What would you do to satisfy those who feel that the environmental reviews have not yet been drawn out to whatever is available within the act? What remedies are available under your discretion?

Our briefing notes indicate that Public Works has asked for and received a critique of the Fiander-Good study. Could you

[Traduction]

social se trouve aux États-Unis. Je me risquerais à dire qu'elle a construit nombre de complexes et de structures difficiles, tout comme son partenaire de France.

**M. Vaughan:** En ce qui touche la question de l'auto-évaluation, la société SCI, conformément aux lignes directrices concernant le PEEE, a été tenue, en tant que promoteur du projet, de préparer le document relatif à l'évaluation environnementale dont il est question. L'examen a été réalisé par des représentants du ministère des Travaux publics, des Pêches, de l'Environnement et des Transports. Ces ministères qui possèdent des connaissances techniques spécialisées ont pris part au processus.

De plus, le projet a été examiné et approuvé par les provinces du Nouveau-Brunswick et de l'Île-du-Prince-Édouard. Divers représentants ont pris part au processus. Je ne suis pas en mesure de présenter une série de noms. Pour ce faire, nous devrions remonter à toutes les personnes qui ont pris part aux diverses composantes de cette étude.

Le promoteur a-t-il déjà construit des ponts de ce genre? Comme je l'ai dit, la SCI est une entreprise conjointe. En 1988, nous étions convaincus que la société disposait, avec ses partenaires, des connaissances et des moyens techniques nécessaires à la construction du lien. La firme d'ingénierie indépendante, Buckland and Taylor de Vancouver, firme renommée dans le domaine de la conception et de la construction britannique nous a confirmé que les techniques et que la conception proposées par la SCI répondaient à ces critères.

Le comité des glaces a examiné le projet. Il s'est déclaré satisfait. Des essais relatifs à la force des vents ont été réalisés. Dans le cadre du processus global, un processus de surveillance des effets environnementaux est présentement en cours.

**Le sénateur Macquarrie:** Demain, à l'occasion de la troisième lecture, je parlerai davantage de cette question.

**Le sénateur Spivak:** Monsieur le ministre, peut-être pouvez-vous me rafraîchir la mémoire. Lorsque le système d'évaluation environnementale a été examiné ici, l'un des points importants soulevés était que le pouvoir discrétionnaire du ministre était plutôt évident. Les études dont on a fait mention ont été réalisées par le promoteur du ministère. Sur cette question, ces gens ne sont pas exactement sans parti pris. Si vous deviez écouter le groupe «*Friends of the Island*», que pourriez-vous faire, en vertu de votre pouvoir discrétionnaire? Que pourriez-vous faire pour donner satisfaction aux personnes qui estiment que les évaluations environnementales n'ont pas encore épuisé toutes les dispositions de la loi? En vertu de votre pouvoir discrétionnaire, de quelles solutions disposez-vous?

Nos notes d'information indiquent que Travaux publics Canada a demandé et obtenu une critique de l'étude



[Text]

tell us the results of that critique and whether you intend to react?

**Mr. Elmer MacKay:** With respect to the various critiques and reports, whether it was Professor Dodds from St. Mary's or Professor Townley from Acadia — it is difficult to get those two institutions to agree at the best of times, even in football, Senator Atkins — you have the usual differences of opinion between economists. It is then difficult when you start evaluating the economic situation with other aspects; job creation, benefits to industry, and so on. It is fairly inconclusive, if you ever try to get unanimous agreement from so-called independent experts.

With respect to environmental considerations, I have monitored, with the help of my officials, all of the data that has come in; telephone calls logged on our 1-800 numbers, the people who have testified, and the many hearings orchestrated on both sides of the strait in New Brunswick and Prince Edward Island. We have looked at every submission, and we are continuing to look at submissions.

Recently, it is fair to say that a number of repetitive matters have come up. I have not seen, to this point, anything new in the last few days, but we will continue to look at these submissions carefully and conscientiously and monitor them.

**Senator Spivak:** But my question to you was under the act, you can take a number of steps. You have not taken all of them. If you would, refresh my memory as to the steps that the act requires you to take in your discretion. What steps have you not taken that you could have taken with regard to the environmental review process in this matter? The act lays out a procedure, and you have not, sir, exhausted all of the procedures within the act. That concern forms part of the disagreement environmentalists have had with you. It is also part of the court decision. Could you or your officials give me a brief summary of what you have not done under the act that you could have done?

**Mr. Elmer MacKay:** We appointed the advisory panel, which is worth noting. They are not a court and we are not bound by their decision. We considered their recommendations and this was one of the reasons why we took the step of getting these eminent ice experts to come in and look at the main concerns. You are right, there are other steps. SCI, pursuant to Madam Justice Reed's decision, has done a specific evaluation, whereas the others were generic, although they were ongoing. I made that decision under section 12 of

[Traduction]

Fiander-Good. Pouvez-vous nous dire quels sont les résultats de cette critique et comment vous entendez y réagir?

**M. Elmer MacKay:** En ce qui a trait aux divers rapports et critiques, que l'on parle du professeur Dodds de St. Mary's ou du professeur Townley d'Acadia — dans le meilleur des cas, il est difficile de mettre ces deux établissements d'accord, même au football, sénateur Atkins —, on assiste aux divergences de vues habituelles entre économistes. Il est donc difficile de commencer à évaluer la situation économique à la lumière d'autres aspects: création d'emploi, avantages pour l'industrie, et cetera. Chaque fois qu'on tente d'obtenir un accord unanime entre deux prétendus experts indépendants, les résultats sont peu concluants.

En ce qui a trait aux considérations environnementales, j'ai surveillé, à l'aide de mes représentants officiels, toutes les données qui nous sont parvenues, c'est-à-dire les appels téléphoniques reçus à notre numéro sans frais, les personnes qui ont témoigné et les nombreuses audiences qui ont été tenues des deux côtés du détroit, soit au Nouveau-Brunswick et à l'Île-du-Prince-Édouard. Nous avons examiné chacun des mémoires, et nous continuons de le faire.

Récemment, il est juste de dire qu'un certain nombre de questions ont été soulevées de façon répétée. À ce stade-ci, je n'ai rien appris de nouveau au cours des derniers jours, mais nous continuerons d'examiner et de scruter attentivement et consciencieusement ces mémoires.

**Le sénateur Spivak:** Mais la question que je vous posais était la suivante: en vertu de la loi, vous pouvez prendre un certain nombre de mesures. Or, vous ne les avez pas toutes prises. Si vous le voulez bien, rafraîchissez-nous la mémoire quant aux mesures que la loi vous oblige à prendre, en vertu de votre pouvoir discrétionnaire. Quelles sont les mesures que vous auriez pu prendre et que vous n'avez pas prises en ce qui a trait au processus d'évaluation environnementale, relativement à cette question? La loi prévoit une procédure et, monsieur, vous n'avez pas épuisé toutes les procédures prévues par la loi. Cette préoccupation explique en partie le désaccord des environnementalistes par rapport à votre position. Cela fait également partie de la décision rendue par la cour. Pouvez-vous résumer brièvement les mesures que vous n'avez pas prises et que vous auriez pu prendre en vertu de la loi, à moins que vous ne préfériez qu'un de vos représentants ne le fasse?

**M. Elmer MacKay:** Nous avons nommé les membres du comité consultatif, ce qui vaut la peine d'être souligné. Il ne s'agit pas d'un tribunal, et nous ne sommes pas liés par leur décision. Nous avons étudié leurs recommandations, et c'était là l'une des raisons pour lesquelles nous avons entrepris de faire venir ces éminents experts en matière de glace pour qu'ils puissent étudier les préoccupations principales. Vous avez raison, il y a d'autres étapes. Pour donner suite à la décision de Mme la juge Reed, la SCI a procédé à une évaluation



[Text]

the environmental guidelines. Another important step which remains is section 13; to decide whether or not under the circumstances, there should be a full panel review. I have not made that decision.

**Senator Spivak:** Is that a decision you could still make?

**Mr. Elmer MacKay:** That's right.

**Senator Spivak:** Even though this legislation is to be voted on? That timing does not affect a full-panel review. Therefore, even if this legislation is passed and approved, you could decide at some future date not to proceed with the project.

**Mr. Elmer MacKay:** This is an important point. I have tried to make it clear, but I guess I have not done a good job. This is one important element of this project, the financial enabling part. It is without prejudice to what is there on the environmental side and the business side. We still have not come to a final negotiated agreement with SCI. We may be almost there, but we are still negotiating to protect some of the concerns honourable senators have raised. This bill is not the end-all and be-all of this project.

**Senator Spivak:** How does the passage of the bill, approval by Parliament, affect any future court case or the court case that is being pursued at the moment? Does it prejudice the case?

**Mr. Elmer MacKay:** No, it does not in my way prejudice the case. This bill could be approved, and depending on events that are unforeseen, it might never be proclaimed. Without the bill it will be very difficult, because of a lack of financial integrity, to get for the project the best interest rates, the best investment return and the protection required for the taxpayers as well as for the proposed developers.

**The Chairman:** If there are no further questions, on behalf of the committee, Mr. Minister, I thank you for taking your time to speak on this important bill.

**Mr. Elmer MacKay:** Thank you. My officials will remain behind and provide all the technical data you require.

**The Chairman:** The next group have come all the way from Prince Edward Island to assist us in our deliberations on this legislation. Perhaps each of the presenters could take 10 minutes to make their presentations. At the end, questions can be put by honourable senators.

[Traduction]

spécifique, tandis que les autres étaient d'une nature générique, quoique permanente. J'ai pris cette décision en vertu de l'article 12 des lignes directrices en matière d'environnement. L'article 13 est une autre étape importante qu'il nous faudra franchir; il nous faudra décider s'il devrait, compte tenu des circonstances, y avoir un examen complet par le comité. Je n'ai pas pris cette décision.

**Le sénateur Spivak:** S'agit-il d'une décision que vous pourriez encore prendre

**M. Elmer MacKay:** Oui.

**Le sénateur Spivak:** Même si ce texte législatif doit être mis aux voix? Cette contrainte temporelle n'influe ne rien sur un examen complet par le comité. Par conséquent, même si ce texte législatif devait être adopté et approuvé, vous pourriez décider ultérieurement de ne pas poursuivre le projet.

**M. Elmer MacKay:** Il s'agit d'un point important. J'ai essayé de bien le préciser, mais je ne suis pas sûr d'avoir bien réussi. La composante d'habilitation financière est un élément important de ce projet. Elle n'influe en rien sur ce qui touche l'environnement et les aspects commerciaux. Nous n'en sommes pas encore venus à une entente négociée et définitive avec la SCI. Peut-être sommes-nous sur le point d'y arriver, mais nous travaillons encore à négocier afin de protéger certains des intérêts dont ont parlé les honorables sénateurs. Ce projet de loi n'est pas le point culminant de ce projet.

**Le sénateur Spivak:** Comment l'adoption du projet de loi et son approbation par le Parlement influe-t-elle sur toute affaire judiciaire future ou sur celle qui a lieu en ce moment? Cela compromet-il l'affaire?

**M. Elmer MacKay:** Non, selon moi, cela ne la compromet pas. Le projet de loi pourrait être approuvé, et s'il arrivait des événements imprévus, la loi pourrait ne jamais être promulguée. Sans ce projet de loi, il sera très difficile, en raison d'une absence d'intégrité financière, d'obtenir les meilleurs taux d'intérêt pour le projet, le meilleur rendement sur les investissements et la protection requise par les contribuables ainsi que pour les promoteurs proposés.

**Le président:** S'il n'y a pas d'autres questions, au nom du comité, monsieur le ministre, je vous remercie d'avoir pris le temps de venir nous parler de ce projet de loi important.

**M. Elmer MacKay:** Merci. Mes représentants resteront ici et vous fourniront toutes les données techniques dont vous aurez besoin.

**Le président:** Le prochain groupe que nous entendrons a fait tout le voyage depuis l'Île-du-Prince-Édouard pour nous aider dans nos délibérations sur ce projet de loi. Chaque personne intéressée à parler peut prendre dix minutes pour faire son exposé. Ensuite, les honorables sénateurs pourront poser des questions.

[Text]

**Hon. Angus MacLean, former Premier of Prince Edward Island:** Mr. Chairman, it is a special pleasure for me to have this opportunity to come here to give evidence before the committee. This is a pleasant experience for me to be back in old familiar surroundings. I spent 25 years on the other side of the central corridor, and coming here today to the opposite side of that central corridor and seeing so many old friends is a bit like a visit to the next world.

I believe that if there ever was a case for sober second thought, this is it. I must say that I disagree fundamentally with many of the opinions that have been expressed by previous witnesses. Some years ago, the rather strange notion was advanced that the building of a megaproject in the Atlantic provinces would somehow kick start the economy and provide continuing beneficial effect to the economy of that area. I think now that all governments or nearly all governments are beginning to realize that you can't squander your way into prosperity by borrowed foreign dollars.

When the suggestion of a megaproject for the Maritimes was first made, shortly afterwards, the notion of a fixed link connecting Prince Edward Island with the mainland was put forward. A plebiscite was held in Prince Edward Island to determine the view of the citizens of the province chiefly concerned with the project. It is true that more than 50 per cent expressed their opinion that they were in favour of a fixed link. But in those days it was not specified what the fixed link would be. I am quite sure that most islanders of that day were thinking of a tunnel similar to the tunnel being built under the English Channel between France and England. Federal Public Works then narrowed the choice down to a bridge and one company was eventually selected as the would-be builders. Prince Edward Islanders and others were then deluged with a flood of propaganda as to the benefits that they believe would accrue from such a bridge. I believe most of those opinions are unfounded.

The company proposing to build the bridge spent great effort in trying to brainwash the people of Prince Edward Island into believing that this kind of fixed link would produce a pleasant economic prosperity for Prince Edward Island in the future.

I am old enough to remember that that same kind of propaganda was put forward when the Canso Causeway was about to be built. Cape Breton would prosper, boom when that causeway was built. The fact is that the unemployment rates still remain high on the Island of Cape Breton and, as a matter of fact, in the 40 years or so since that link was built, the total population of the Island of Cape Breton has continued to go down, while during that same period the population of Prince Edward Island has increased considerably.

[Traduction]

**L'honorable Angus MacLean, ex-premier ministre de l'Île-du-Prince-Édouard:** Monsieur le président, je tire un plaisir tout particulier de venir témoigner devant votre comité. En effet, j'éprouve beaucoup de plaisir à me retrouver dans un contexte si familier. J'ai passé 25 ans de l'autre côté du corridor central, et de venir ici aujourd'hui pour voir tant de vieux amis s'apparente un peu à une visite dans l'autre monde.

Je crois que l'affaire dont nous parlons en est une où il aurait fallu y réfléchir à deux fois. Je dois dire que je suis fondamentalement en désaccord avec les opinions de bien des témoins qui sont venus comparaître. Il y a quelques années, on a exprimé une notion quelque peu étrange selon laquelle la construction d'un mégaprojet dans les provinces de l'Atlantique donnerait un coup de fouet à l'économie et s'assortirait d'effets bénéfiques permanents sur l'économie de cette région. Je crois maintenant que la plupart des gouvernements, sinon tous, commencent à réaliser qu'on ne peut s'engager sur la voie de la prospérité en empruntant de l'argent à des étrangers.

Peu après que la suggestion d'un mégaprojet dans les Maritimes a été formulée, la notion d'un lien fixe entre l'Île-du-Prince-Édouard et le continent a été mise de l'avant. On a tenu un plébiscite à l'Île-du-Prince-Édouard afin de déterminer les opinions des citoyens de la province, c'est-à-dire de ceux qui étaient principalement concernés par le projet. Il est vrai que plus de 50 p. 100 d'entre eux se sont dits en faveur de l'établissement d'un lien fixe. Mais on n'avait pas précisé à l'époque la nature de ce lien fixe. Je suis quasiment certain que la plupart des insulaires ce jour-là pensaient à un tunnel semblable à celui qui est bâti sur la Manche entre la France et l'Angleterre. Travaux publics Canada leur a plutôt proposé un pont, et une entreprise a fini par être choisie pour construire l'ouvrage. Les habitants de l'Île-du-Prince-Édouard, tout comme d'autres d'ailleurs, ont ensuite été inondés de propaganda quant aux avantages présumés d'un tel pont. Je crois que la plupart de ces opinions ne sont pas fondées.

L'entreprise qui propose de bâtir le pont a tout essayé pour faire entrer dans la tête des gens de l'Île-du-Prince-Édouard que ce genre de lien fixe donnerait lieu à la prospérité économique dont rêvaient les habitants de l'Île-du-Prince-Édouard.

Je suis assez vieux pour me rappeler que le même genre de propaganda avait été fait lorsque le pont-jetée de Canso était sur le point d'être construit. Le Cap Breton devait connaître la prospérité, voire une véritable expansion économique. Pourtant, le taux de chômage demeure encore élevé sur l'Île du Cap Breton et, de fait, au cours des quelque 40 années qui se sont écoulées depuis la construction de ce lien, la population totale de l'Île du Cap Breton a continué de diminuer, tandis qu'au cours de la même période, celle de l'Île-du-Prince-Édouard s'est accrue considérablement.



## [Text]

In light of all this propaganda, it is indeed surprising that opposition to the building of this link has still remained high in Prince Edward Island. A recent poll — I do not know how accurate it would be — has stated about 60 per cent of Prince Edward Islanders would prefer an improved ferry service to a fixed link.

While all this discussion was going on about the possibility of building a fixed link, the improvement in the ferry service was on hold. The present ferries were all built and designed before railways were eliminated from Prince Edward Island. The main ships were built to carry trains, not trucks. A modern designed ferry could carry four times as many trucks as the *John Hamilton Gray*, one of the present ferries. The propaganda tried to stir up, in a somewhat economically depressed population, hallucinations about the amazing prosperity that would flow from the building of this megaproject. There is no justification for such a view. If the bridge carrying two-lane traffic is estimated to have a life of about 100 years, in that situation for that 100 years we will be frozen in time as far as improvements in transportation are concerned. The ferry system is more flexible. It can be adjusted, improved and modified to meet changing conditions and there is no way that we can foretell, at least in my mind, what the situation will be in 50 years from now, let alone 100 years. For example, I doubt very much when there is a finite amount of fossil fuel on this planet it will be always feasible to move long distance freight by truck. The day might come when we have to revert back to the trains. The bridge is not capable of carrying trains as the ferries are.

Should the bridge be built? We have had a lot of wondering about whether the bridge can be built. I do not think that is the important question at all. I think the important question is, should the bridge be built. In my opinion it should not be built for the following reasons.

The bridge is said to be indestructible and that nothing can interrupt its use. It is indestructible just as the *Titanic* was unsinkable. The problem is that if for any reason whatsoever there is a breakdown in the wintertime, there is no alternative service. There is no provision for alternative service of either ice-breakers, air lift, or whatever would be necessary. In the climate of Prince Edward Island, having lived there most of my life, having been born there, I know that we can get very severe weather conditions in the wintertime. I am sure that there will be long periods when the bridge would have to be closed because it would not be safe for traffic to go across, especially in wintertime.

## [Traduction]

Compte tenu de toute cette propagande, il est pour le moins surprenant que l'opposition à la construction de ce lien soit toujours aussi élevée à l'Île-du-Prince-Édouard. Un sondage effectué récemment — mais je ne sais pas à quel point il peut être exact — a permis de constater qu'environ 60 p. 100 des habitants de l'Île-du-Prince-Édouard préféreraient qu'on améliore le service du traversier plutôt que de construire un lien fixe.

Durant tout le temps où se sont déroulées ces discussions au sujet de la possibilité de construire un lien fixe, on a négligé d'améliorer le service de traversier. Les traversiers actuels ont tous été conçus et construits avant qu'on élimine les chemins de fer à l'Île-du-Prince-Édouard. Les principaux navires ont été construits pour transporter des trains et non pas des camions. Un traversier moderne pourrait transporter quatre fois plus de camions que le *John Hamilton Gray*, l'un des traversiers actuels. La propagande visait à générer, dans une population quelque peu déprimée par l'économie, des illusions quant à la prospérité extraordinaire qui découlerait de la construction de ce mégaprojet. Rien ne justifie une telle opinion. Si l'on estime que le pont à deux voies doit durer environ 100 ans, cela voudra dire que durant ces 100 années, rien ne pourra être fait pour améliorer le transport. Le service de traversier est plus souple. Il peut être rajusté, amélioré et modifié selon des conditions changeantes, et on ne peut d'aucune façon, du moins à ce que je croie, prévoir ce que la situation sera dans 50 ans, et encore moins dans 100 ans. Par exemple, si l'on pense que l'approvisionnement en combustible fossile sur notre planète finira par se tarir, je doute beaucoup qu'on puisse toujours placer du fret par camion sur de longues distances. On pourrait devoir un jour revenir au transport ferroviaire. Le pont ne peut permettre le transport par train, alors que des traversiers le peuvent.

Le pont devrait-il être construit? Nous nous sommes demandé longtemps s'il pouvait être construit. Je ne crois pas qu'il s'agisse là de la question importante. Je crois que la question importante est celle-ci: devrait-il l'être? À mon avis, il ne devrait pas être construit pour les raisons suivantes.

On dit que le pont serait indestructible et que rien ne pourrait nuire à son utilisation. Il est aussi indestructible que le *Titanic* était insubmersible. Le problème est que, si pour quelque raison que ce soit, il devait briser durant l'hiver, aucun service ne pourrait le remplacer. On n'a aucunement prévu de services de rechange, de brise-glaces, de navettes aériennes ou de quoi que ce soit qui serait nécessaire. Pour y être né et y avoir vécu la plus grande partie de ma vie, je sais que les conditions météorologiques de l'Île-du-Prince-Édouard durant l'hiver peuvent être très rudes. Je suis sûr que le pont devra être fermé durant de longues périodes parce que la circulation y sera dangereuse, particulièrement en hiver.



*[Text]*

There is the possibility, as has already been mentioned, of accidents. Even a relatively minor accident like a large truck jackknifing in the middle of the bridge would cause, in my judgment, chaos for quite some time, even if there are telephones and all this sort precautionary equipment.

While the building of the bridge will provide some short-term jobs, it will wipe out approximately 600 permanent well-paid jobs that now exist.

If the bridge is built, most of the subsidy and tolls will go directly out of the Maritimes and even out of the country as payment for interest and other capital charges to foreign investors. Canada will have to produce something extra to pay for that drainage of funds from our country.

These are some of the main reasons why I think the bridge should not be built. When P.E.I. entered Confederation, one of the terms was a solemn undertaking by the federal government that it would provide continuous ship service between Prince Edward Island and the mainland. The federal government now proposes that this national obligation be handed over to a private company, financed by mostly foreign capital. It is time that you and I as Canadians ask ourselves the question: Have we no shame?

I have no fundamental objection to the building of a megaproject. Egomaniacs have been building megaprojects ever since the time the Great Wall of China and the pyramids of Egypt were built. I am not particularly flattered by the notion that if you are against megaprojects, you are against progress.

I have no particular objection to a megaproject, if there is some overpowering reason the government feels one must be built. However, I do object to a megaproject that puts at risk the future of my province, that eliminates about 600 permanent jobs, that will drain away from the Maritimes each year millions of dollars of subsidy and tolls to pay interest charges on foreign investments, a megaproject that will be environmentally risky and a danger to the very important lobster fisheries of Northumberland Strait, one of the greatest lobster fisheries in the world and is of great economic importance to all three Maritime provinces.

Mr. Chairman, thank you very much for your attention.

**The Chairman:** Mr. MacLean, thank you very much. It is a great privilege to have you with us here today.

*[Traduction]*

Comme on l'a déjà mentionné, des accidents sont aussi susceptibles de s'y produire. Même un accident relativement mineur, par exemple un gros camion qui se place en travers de la voie au milieu du pont causerait selon moi des perturbations importantes durant un certain temps, même si on avait accès à des téléphones et à d'autres équipements d'urgence.

Même si la construction du pont permettra de créer certains emplois à court terme, elle éliminera environ 600 emplois permanents bien rémunérés qui existent actuellement.

Si le pont doit être construit, la plus grande part des subsides et de l'argent qu'on retire des péages sortira directement des Maritimes et même du pays, en paiement des intérêts et des autres frais d'immobilisation qu'on doit verser à des investisseurs étrangers. Il faudra que le Canada produise quelque chose de supplémentaire pour compenser la perte de fonds subie par notre pays.

Ce sont là certaines des principales raisons qui me poussent à croire que le pont ne devrait pas être construit. Lorsque l'Île-du-Prince-Édouard a adhéré à la Confédération, le gouvernement fédéral s'était entre autres solennellement engagé à fournir un service de navigation continu entre l'Île-du-Prince-Édouard et le continent. Le gouvernement fédéral propose maintenant que cette obligation nationale soit transmise à une société privée, financée en majeure partie par du capital étranger. Il est temps que vous et moi nous demandions, en qualité de Canadiens: «n'y a-t-il pas de quoi avoir honte?»

Je n'ai aucune objection fondamentale à la construction d'un mégaprojet. Des mégalomanes construisent des mégaprojets depuis l'époque où la grande muraille de Chine et les pyramides d'Égypte ont été construites. Cependant, je ne suis pas nécessairement tenant à la notion selon laquelle quiconque s'oppose aux mégaprojets s'oppose aussi au progrès.

Je n'ai pas d'objection particulière à un mégaprojet, si une raison impérative amène un gouvernement à se sentir obligé d'en construire un. Cependant, je m'objecte à un mégaprojet qui compromet l'avenir de ma province, qui élimine environ 600 emplois permanents, qui drainera des Maritimes des millions de dollars chaque année en subsides et en péages qui serviront à payer des intérêts aux investisseurs étrangers, d'autant plus si le mégaprojet en question pose des risques pour l'environnement et représente un danger très important pour la pêche au homard dans le détroit de Northumberland, qui est l'une des zones de pêche au homard les plus importantes du monde et qui revêt une importance économique majeure pour chacune des trois provinces maritimes.

Monsieur le président, je vous remercie beaucoup de votre attention.

**Le président:** Monsieur MacLean, je vous remercie. C'est un privilège que de vous avoir avec nous aujourd'hui.

[Text]

Does everyone at the head table wish to make a presentation, or would just some of you want to make a presentation so we can open it up for questions. It is almost 11:25, and some honourable senators have other committee meetings to go to at 12 o'clock. What is your wish?

**Mr. Donald Deacon, Past Chairman of the Atlantic Provinces Economic Council and former member of Atlantic Canada Opportunities Agency:** Mr. Chairman, each of the people here come from a different background and approach. I think it is terribly important they each have an opportunity, if that is satisfactory with you.

**The Chairman:** All right. Who will be the next presenter?

**Mr. Leslie MacKay, Potato Farmer and past Chairman of the P.E.I. Land Use Committee, P.E.I. Potato Marketing Board, and P.E.I. Potato Processing Council:** Honourable senators, it is a great privilege for me to be here today. I live in New London, situated on the north shore of Prince Edward Island. I am a potato, hog and grain farmer. I adamantly oppose the building of a bridge to the mainland.

We farm 1,250 acres of land with 350 acres of potatoes annually, considered to be a medium to a large farm in Prince Edward Island. All our potatoes are exported off the island in the form of French fries and potato by-products. It is absolutely essential that we as farmers are able to move our potato crop, which in total is over 80,000 acres and in excess of \$120 million annually.

Our marketing season begins in the fall and continues on to the following spring. Presently, and in the past, we have relied on the ice-breaking and ferry system in order to move our crop offshore. This system has served Prince Edward Island extremely well in the past, and with new equipment, it could be more efficient in the future.

As a farmer, I will use an old saying: "Don't put all your eggs in one basket." By building a bridge, this is exactly what we will be doing. If a bridge is built and in 10 or 15 years time after completion, something happens to disable it in the middle of a shipping season, the island will be in serious trouble. Perhaps a ship strikes out a support, or the bridge is closed for some other reason. In the winter months, roughly 100 to 130 truckloads of potatoes are moved off the island to markets on the mainland. The ferry systems, docks and infrastructure for the present system would no longer be in place. I do not believe the federal government would or could afford to keep a winter ice-breaking system and a bridge in place. As farmers, we then have a major problem. The

[Traduction]

Y a-t-il quelqu'un à la table principale qui désire présenter un exposé, ou y a-t-il seulement quelqu'un qui veut faire un exposé de façon à ce que nous puissions passer aux questions? Il est presque 11 h 25, et certains honorables sénateurs ont d'autres réunions de comité à midi. Que souhaitez-vous?

**M. Donald Deacon, ex-président du Conseil économique des provinces de l'Atlantique et ancien membre de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique:** Monsieur le président, chacune des personnes ici présentes provient d'un milieu différent et adopte une approche différente. Je crois qu'il est terriblement important que chacune ait l'occasion de parler, si cela vous convient.

**Le président:** Très bien. Qui présentera le prochain exposé?

**M. Leslie MacKay, cultivateur de pommes de terre et ex-président du PEI Land Use Committee, du PEI Potato Marketing Board et du PEI Potato Processing Council:** Honorables sénateurs, c'est pour moi un privilège de pouvoir venir vous parler ici aujourd'hui. Je vis à New London, village situé sur la Côte Nord de l'Île-du-Prince-Édouard. Je cultive la pomme de terre et les céréales, en plus d'élever des porcs. Je m'oppose tout à fait à la construction d'un pont qui relierait l'île au continent.

Chaque année, nous cultivons 1 250 acres de terre, dont 350 sont consacrés à la pomme de terre; à l'Île-du-Prince-Édouard, on considère qu'une telle exploitation est une ferme d'une taille moyenne à grande. Toutes nos pommes de terre sont exportées hors de l'île, sous forme de frites et de sous-produits de la pomme de terre. Il est absolument essentiel que tous les fermiers de l'île puissent assurer le transport de leur récolte de pommes de terre, qui se fait au total sur 80 000 acres et qui représente plus de 120 millions de dollars chaque année.

Notre saison de mise en marché commence à l'automne et se poursuit jusqu'au printemps suivant. À l'heure actuelle, comme cela a été le cas dans le passé, nous assurons le transport de nos récoltes par des brise-glace et des traversiers. Ce mode de transport a fort bien servi l'Île-du-Prince-Édouard dans le passé, et avec de nouveaux véhicules, il pourrait gagner en efficacité dans l'avenir.

En ma qualité de fermier, j'utiliserai un vieux dicton: «Il ne faut pas mettre tous ses oeufs dans le même panier.» Pourtant, en construisant un pont, c'est exactement ce que nous ferons. Si l'on construit un pont et que, 10 ou 15 ans après sa construction, quelque chose fait en sorte qu'il devienne inutilisable au milieu de la saison d'expédition, l'île aura de gros problèmes. Il pourrait arriver qu'un navire heurte un pilier, ou que le pont soit fermé pour quelque autre raison. Au cours des mois d'hiver, quelque 100 à 130 voyages de pommes de terre sont déplacés hors de l'île par camion vers des marchés du continent. Les traversiers, les quais et l'infrastructure qui servent actuellement seraient démantelés. Je ne crois pas que le gouvernement fédéral veuille ou puisse conserver des brise-



[Text]

potatoes would not move and, worse still, markets would be lost. At least with the ferry system, if one boat breaks down, there is always another one to take its place.

I do not believe the technology is in place to build a bridge across the unforgiving body of water called the Northumberland Strait. Ice movement in the winter and spring is a tremendous factor. I do not believe the ice experts really know what kind of structure could be put in place that would withstand the ice. This was quite evidence in the tendering process. We saw huge wear variance in the cost estimates. The more expensive bridge tender, roughly twice as much, planned to secure more of its support structures directly into the bedrock. Yes, there have been many bridges built around the world, but, to my knowledge, none have had the degree of difficulty that would face the engineers across the Northumberland Strait.

Another concern I have is the cost. The tender was approximately \$840 million. My experience with building and new engineering would suggest that that figure could double. The taxpayers of Canada would certainly have to pick up the shortfall. This in my mind would be completely unacceptable. If this bridge were absolutely needed for the survival of Prince Edward Island, then perhaps the cost would be justified, but it is not.

The most important resources of Prince Edward Island are farming, fishing and tourism. Why jeopardize any or maybe all three with this megaproject. Fishermen are concerned that there will be damage to their resource during the construction phase. Many of the questions have not been answered to their satisfaction. A full environmental study on this specific bridge proposal has not been assessed by an independent group of environmental experts. We have heard evidence that the environmental assessment has been done, but by the developer. It is like putting the fox in the chicken house. This bridge supposedly will be with us for 100 years. Why not be absolutely sure that this is not going to adversely affect an important renewable resource.

Tourism would be affected. Many tourists do enjoy taking the ferry ride to and from the island. For some it is the highlight of their trip. Most people can justify a \$40 round trip ticket on a ferry boat. With a boat, it seems you are getting something for your money. A bridge would be just like an extended piece of highway with a very large toll. Would the tourists think they were getting something for their money's worth crossing a toll bridge? I doubt it.

[Traduction]

glace en même temps qu'un pont. Nous, fermiers, aurons donc un problème majeur. Nous ne pourrions transporter nos pommes de terre et, pire encore, nous perdrons nos clients. Les traversiers ont au moins un avantage: si un navire tombe en panne, il y en a toujours un autre pour prendre sa place.

Je ne crois pas que nous ayons les ressources techniques suffisantes pour bâtir un pont au travers d'un plan d'eau aussi inhospitalier que le détroit de Northumberland. Le mouvement des glaces durant l'hiver et le printemps est un facteur critique. Je ne crois pas que les experts en matière de glaces connaissent réellement le genre de structure qu'il faudrait installer pour résister à ce mouvement. Cela est ressorti avec acuité au cours du processus d'appel d'offres. Nous avons remarqué des différences énormes au titre de l'usure dans l'estimation des coûts. La firme qui a présenté la soumission la plus élevée pour la construction d'un pont, soumission qui atteignait presque le double de la suivante, prévoyait ancrer la plus grande part de ses structures de soutien directement dans le roc. Oui, bien des ponts ont été construits dans le monde, mais à mon avis, jamais dans des conditions aussi difficiles que celles dont devraient tenir compte les ingénieurs pour le détroit de Northumberland.

J'ai une autre préoccupation: le coût. La soumission s'établissait à environ 840 millions de dollars. D'après ce que je sais de la construction et des nouveaux ouvrages, ce chiffre pourrait doubler. Les contribuables du Canada devraient certainement assumer la différence. À mon avis, cela serait tout à fait inacceptable. Si ce pont était absolument essentiel à la survie de l'Île-du-Prince-Édouard, peut-être le coût serait-il justifié, mais il ne l'est pas.

Les ressources les plus importantes de l'Île-du-Prince-Édouard sont l'agriculture, la pêche et le tourisme. Pourquoi compromettre l'un ou l'autre, voire les trois, avec ce mégaprojet? Les pêcheurs disent craindre de voir diminuer leur ressource durant la phase de construction. Nombre des explications qu'on leur a données ne les ont pas satisfaits. Aucun groupe indépendant d'experts en environnement n'a procédé à une étude environnementale exhaustive de cette proposition particulière de construction de pont. Nous avons entendu un témoignage selon lequel une évaluation environnementale a été faite, mais elle l'a été par le promoteur. C'est comme faire entrer le loup dans la bergerie. Ce pont est censé durer 100 ans. Nous ne sommes pas absolument sûrs qu'il n'aura aucun effet défavorable sur une importante ressource renouvelable.

Le tourisme sera aussi touché. Bien des touristes tirent beaucoup de plaisir de la balade en traversier, à l'aller comme au retour. Pour certains d'entre eux, c'est même le fait saillant de leur voyage. La plupart des personnes peuvent trouver raisonnables les 40 \$ exigés pour la balade en traversier. Avec un bateau, il semble que vous ayez l'impression d'en obtenir pour votre argent. Le pont serait tout simplement un prolongement de routes assorti d'un péage très important. Les



[Text]

I believe governments in the future are going to have to spend taxpayers' money as wisely and as prudently as possible. The federal and provincial governments cannot continue to keep increasing the deficit. This simply taxes our future generation. As a father of five young children, I am very concerned for the future debt we are passing on to our next generation. Realistically, a bridge does not make economic sense. I am concerned that Canada keep some of our prized social programs; for example Medicare, which we all enjoy. As a province of 130,000 people, we cannot justify the costs of this megaproject bridge, especially if there are cost overruns. We will pay in other areas if this happens.

I consider this megaproject to be one of the most important decisions ever to be made for Prince Edward Island. It seems to be on the fast track, and I think we should slow down and be absolutely certain that there will not be any negative consequences from this decision.

If anybody is interested, this is what could happen to a bridge span. I have a picture that we will pass around. The Detroit *Free Press* had a front page article about a ship striking a 150-foot span of a toll bridge back in September of 1992, disabling the bridge for several months. This ship was guided by two tugs going through the channel of the bridge. It still managed strike a bridge support.

We cannot afford to have that happen. This might be a remote case, but it can happen in the present day and age.

I thank you for your attention.

**The Chairman:** Thank you for your presentation, Mr. MacKay. You gave us valuable statistics from a farmer's viewpoint trying to get the potatoes off the island.

I would next like to call on Mr. Andy Wells.

**Mr. Andy Wells, Former Prince Edward Island Deputy Minister of Transportation and Public Works:** Thank you, Mr. Chairman. I, too feel honoured to be given the opportunity to come before this Senate committee today. I will try to move along rapidly, so I may be talking from notes without full explanations. If there are questions, I can deal with those at a later time.

I am a retired public servant. I have served as policy advisor to two premiers directly in P.E.I. I have acted as assistant secretary and secretary to the Council of Maritime Premiers. I

[Traduction]

touristes auraient-ils l'impression d'en obtenir pour leur argent lorsqu'ils traverseraient le pont à péage? Permettez-moi d'en douter.

Je crois que les gouvernements de l'avenir devront dépenser l'argent des contribuables aussi sagement et prudemment que possible. Les autorités fédérales et provinciales ne peuvent continuer à accroître le déficit. Cela équivaut simplement à taxer la génération future. Comme je suis père de cinq jeunes enfants, je suis préoccupé par la dette que nous refilons à la génération qui nous suit. De façon tout à fait réaliste, l'idée d'un pont ne semble pas viable sur le plan économique. Je tiens à ce que le Canada conserve certains des programmes sociaux qui nous sont chers, par exemple l'assurance-maladie, que tout le monde apprécie. Comme notre province ne compte que 130 000 citoyens, nous ne pouvons justifier les coûts de ce mégaprojet, particulièrement s'ils doivent augmenter. Nous devons aller chercher l'argent ailleurs, si cela se produit.

Je considère que ce mégaprojet est l'une des plus importantes décisions que l'Île-du-Prince-Édouard doit prendre. Il semble que l'on veuille aller très vite, je crois que nous devrions ralentir et nous assurer que cette décision ne s'assortira pas de conséquences négatives.

Si cela peut intéresser quelqu'un, voici ce qui pourrait arriver à un pont. J'ai ici une photographie que j'aimerais faire circuler. Il s'agit de la photo qui a accompagné un article paru à la une dans la *Free Press* de Détroit lorsqu'un navire a heurté un pilier de 150 pieds de haut sur un pont à péage en septembre 1992, obligeant la fermeture du pont durant plusieurs mois. Le navire était guidé par deux remorqueurs qui passaient sous le pont. Pourtant, il a quand même heurté un pilier.

Nous ne pouvons permettre que cela se produise. On peut penser que cela se produira dans bien longtemps, mais cela peut se produire de nos jours.

Je vous remercie de votre attention.

**Le président:** Merci de votre exposé, monsieur MacKay. Vous nous avez donné des informations valables de la part d'un cultivateur qui veut transporter ses pommes de terre hors de l'île.

Je donne maintenant la parole à M. Andy Wells.

**M. Andy Wells, ex-sous-ministre des Transports et des Travaux publics de l'Île-du-Prince-Édouard:** Merci, monsieur le président. Je suis moi aussi honoré qu'on me donne l'occasion de venir témoigner devant votre Comité sénatorial aujourd'hui. J'essayerai de faire vite; il est donc possible que je lise mes notes sans vous donner toutes les explications. Si vous avez des questions à me poser, je pourrais y répondre plus tard.

Je suis un fonctionnaire à la retraite. J'ai été conseiller en matière de politique pour deux premiers ministres de l'Île-du-Prince-Édouard. J'ai été secrétaire adjoint et secrétaire du

*[Text]*

served under Mr. Buchanan, among others. I have been secretary to P.E.I. Treasury Board, general manager of the P.E.I. Housing Corporation, Deputy Minister of Transportation and Public Works, and chief executive officer of Workers Compensation. That is my government service. I had a 10-year stint in the private sector, where I acted as executive director of a non-profit research and development organization centred in Charlottetown.

I divided my remarks into four basic sections which I will try to cover very quickly. The first is referred to as "the early efforts." The second is "the origin of the present proposal." The third section is the provincial government involvement and, finally, the summary.

With respect to the presenters from whom we heard earlier, from Public Works, I must comment, as previous speakers have, that you were presented with a very selective and highly sanitized version of the information available.

There was a glowing reference made to 90 studies. I view those 90 studies like I view a stack of 90 dictionaries. Within those dictionaries, you have the very best of English literature. The words are all there, but there is no connecting thread. That is the problem with the studies presented. There is no connecting thread. They are all individually unique among themselves, and the overall picture is not well presented.

I am old enough and most of you, if not all of you, are old enough to remember the early efforts made in the Diefenbaker and Pearson years to construct a causeway between New Brunswick and P.E.I. That initial thrust was very politically motivated. I do not think anyone would quarrel with that. Diefenbaker initiated it and Pearson, when he came on the scene, felt he had to pick it up. However politically motivated, I detected and I am sure others did, eventually that project took on a life of its own and became essentially engineer-driven. I will talk about that a little more in a few minutes.

You will remember that the project got into trouble primarily because of the cost estimates which were coming in. Immediately, they pulled Ed Churchill off the Expo site and parachuted him into P.E.I. to save this engineering marvel to be constructed between our two provinces.

In time, the costs simply ran out of control and the project was cancelled, primarily and almost essentially for financial reasons. However, it is useful, for us to think for a moment as to the environmental impact that causeway would have had

*[Traduction]*

Conseil des premiers ministres des Maritimes. J'ai occupé un poste sous M. Buchanan, entre autres. J'ai aussi été secrétaire du Conseil du Trésor de l'Île-du-Prince-Édouard, directeur général de la *PEI Housing Corporation*, sous-ministre des Transports et des Travaux publics et directeur général de la Commission des accidents du travail. Ce sont là mes états de service au gouvernement. J'ai aussi travaillé durant dix ans dans le secteur privé, où j'ai été directeur général d'un organisme de recherche et de développement sans but lucratif dont le siège social était situé à Charlottetown.

Mes remarques se répartissent en quatre catégories fondamentales, dont j'essayerai de parler très brièvement. La première pourrait être intitulée «les premiers efforts», la deuxième, «l'origine de la proposition actuelle», tandis que la troisième concerne la participation du gouvernement provincial; quant à la dernière, il s'agit d'un résumé.

En ce qui concerne les intervenants des Travaux publics qui ont parlé plus tôt, je dirai, comme d'autres l'ont fait avant moi, qu'ils vous ont donné une version très sélective et très épurée des informations accessibles.

On a fait grand cas des 90 études qui ont été faites. Pour ma part, je considère ces 90 études comme une pile de 90 dictionnaires. Dans ces dictionnaires, vous trouverez les meilleurs extraits de la littérature française. Les mots y sont tous, mais il n'y a aucun fil directeur. Voilà le problème que ces études présentent. Aucun fil directeur ne les relie. Chacune concerne un aspect unique, et l'image d'ensemble n'est pas bien présentée.

Je suis assez vieux, et la plupart d'entre vous, sinon tous, sont assez vieux pour se rappeler que, dès les régimes de Diefenbaker et de Pearson, on envisageait de construire un pont-jetée entre le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard. Une motivation très politique était à l'origine de ce projet initial. Je ne pense pas que quiconque puisse contester ce fait. Diefenbaker l'a mis en branle, et Pearson, lorsqu'il est arrivé au pouvoir, a eu l'impression qu'il devait poursuivre. Si politique qu'il eût été, j'ai constaté — et je suis sûr de ne pas être le seul — que ce projet a fini par avoir une vie propre et est devenu essentiellement alimenté par les visées des ingénieurs. Je donnerai plus de précisions à ce sujet dans quelques minutes.

Vous vous rappellerez que le projet a été compromis dès le départ essentiellement à cause des estimations de coûts qui en étaient faites. Immédiatement, on a rappelé Ed Churchill du site de l'Expo et on l'a parachuté sur l'Île-du-Prince-Édouard pour qu'il sauve cette merveille de l'ingénierie qui devait être construite entre nos deux provinces.

Avec le temps, les coûts ont atteint des proportions démesurées, et le projet a été annulé, principalement et presque essentiellement pour des raisons financières. Cependant, nous avons intérêt à réfléchir un moment à l'impact environnemen-



## [Text]

upon our Northumberland Strait if it had been built. I do not think there is a scientist in the world, including in Public Works, who would not agree that essentially it would have been an environmental disaster. The fact that it was cancelled for financial reasons has perhaps saved us from a very major environmental difficulty.

I do not think the state of the environmental art that we have now have and the engineering art in dealing with environmental problems is very much more advanced in 1993, as opposed to the mid-1960s.

Turn now for a moment to the origins, as I consider them anyway, of the present proposal. We did hear from Public Works on some of this but, as I recall, there seemed to be a political need for jobs in the Atlantic region. Ex-Premier MacLean has referred to the concept of a megaproject to get a kick-start going. I think there was talk then that all the regions of the country, back in 1985-86, should be given some sort of megaproject to get the economies rolling.

When this talk began in the political realm, an offer came forward from the private sector, Joe Shannon in Nova Scotia was the initial promoter, to build a fixed link or causeway, a crossing between P.E.I. and Nova Scotia as the Atlantic provinces' mega-project. Both from the political sector and the private industry sector, it was agreed that the project should be entirely private-sector-paid-for, driven, handled and so on. The only involvement by government would be to ensure that the structure was sound and environmentally safe.

Eventually, the vested private interests, local, regional, national, and international, as in the causeway of the 1960s, took over and this took on a life of its own.

It is a very volatile brew we have when we put together political needs, the private sector construction company needs, and engineers in a department of government which feels they have to build. I will deal with that again in a moment.

The essential thing here was that this fixed link began to be viewed as providing very significant advantages to local contractors and, essentially, to the tourism industry.

Then we have what I refer to as coming into play the EE factor. Mr. MacLean referred to this in another way. The EE factor is really the "engineer ego" factor. I have yet, in my private-sector life and in government, to run into an engineer, well trained and properly educated, who does not have the desire and the need to build something. Once that desire and need takes over a situation, the information and advice that is

## [Traduction]

tal que le pont-jetée aurait eu sur le détroit de Northumberland s'il avait été construit. Je ne crois pas qu'il y ait un scientifique dans le monde, y compris à Travaux publics, qui ne serait pas prêt à dire que cela aurait été essentiellement un désastre environnemental. Le fait que le projet ait été annulé pour des motifs financiers nous a peut-être sauvé d'un problème environnemental majeur.

Je ne pense pas que, par rapport au milieu des années 60, la science environnementale et les capacités de l'ingénierie de résoudre les problèmes environnementaux soient nettement plus marqués par le progrès en 1993.

Étudions un moment les origines — c'est ainsi que je les perçois, du moins — de la proposition actuelle. Les représentants de Travaux publics nous en ont un peu parlé, mais, autant que je me souviens, il semblait que l'on doive créer des emplois dans la région atlantique pour répondre à un besoin politique. L'ex-premier ministre MacLean a parlé du concept de mégaprojet pour relancer l'économie. Je crois qu'en 1985-1986, dans toutes les régions du pays, on parlait de lancer un mégaprojet pour relancer l'économie.

Lorsque les pourparlers ont commencé sur la scène politique, le secteur privé a fait une offre, dont Joe Shannon était le promoteur initial en Nouvelle-Écosse, de construction d'un lien fixe ou d'un pont-jetée, entre l'Île-du-Prince-Édouard et la Nouvelle-Écosse, ce qui aurait été le mégaprojet des provinces de l'Atlantique. Tant dans le secteur politique que dans l'industrie privée, on s'entendait pour dire que ce projet devait être entièrement payé, mené et administré par le secteur privé. Le gouvernement ne s'en serait mêlé que pour garantir que la structure était solide et sûre pour l'environnement.

Puis les intérêts privés, locaux, régionaux, nationaux et internationaux ont pris le pas, comme dans le cas du pont-jetée des années 60, et le projet a fini par avoir une vie propre.

Le mélange des besoins politiques, des besoins des entreprises de construction du secteur privé et des ingénieurs d'un ministère qui ont l'impression qu'ils doivent absolument bâtir quelque chose est un cocktail très explosif. J'y reviendrai dans un moment.

Ce qu'il est essentiel de retenir ici, c'est qu'on s'est mis à considérer qu'un lien fixe s'assortirait d'avantages très importants pour les entrepreneurs locaux et, essentiellement, pour l'industrie du tourisme.

Puis entre en jeu ce que j'appellerai le facteur EI. M. MacLean y a fait référence autrement. Le facteur EI, c'est essentiellement le facteur «ego des ingénieurs». Durant toutes les années que j'ai passées dans le secteur privé et au gouvernement, jamais il ne m'est arrivé de rencontrer un ingénieur bien formé et bien éduqué qui n'ait pas eu le besoin et le désir de bâtir quelque chose. Une fois que ce besoin et ce



*[Text]*

given to department heads, to ministers, becomes very, very questionable advice.

I am firmly of the view that no one in either the provincial or federal governments should listen to engineers when it decides whether or not it will do this kind of project. Turn to your engineers for scientific or engineering advice only. The decision as to whether the project should go ahead on socio-economic grounds should not be engineer-driven. It should be driven by someone who knows something about the socio-economic conditions of the regions. This is not happening in this particular case.

I will turn for a moment to the provincial government involvement. Some would have you and others believe that the provincial government was a very active and informed participant in this whole process. I was on the inside looking out, and I can tell you without any problem at all that the provincial government's involvement was anything but informed and anything but active. I have evidence here to which I will not turn which clearly suggests that they took a very laid-back attitude. I have always thought of the government of Joe Ghiz and it seems to be the case of the government of Catherine Callbeck like litmus paper. They use themselves to test public opinion and then, depending on the appropriate colour, whether it is blue, in between or red, they decide whether they will go with the project. That is how leadership is provided and has been provided over the last number of years in my province.

I have a number of papers here, and I will not go into them, which would show that initially, back in 1986, there was real concern, particularly at the public service level, about the fast-track methodology that was being forced on the province by the federal authorities. There is constant reference to this in the internal documents which I have.

However, the only concrete response that the province had in all of these goings-on was to appoint to the federal-provincial committee two deputy ministers, fine fellows, good chaps. One has a BA with a major in economics and the other has a BA as a teacher. These were our contact people who were sifting through the studies and information which came forward. That perhaps was not considered enough, so they decided to appoint a scientist to review the project and make recommendations to government.

Without naming the scientist, because I do not want to embarrass him, he was a professor at the University of Prince Edward Island. His expertise was in land biology. He was given the chore, the job, the contract, to go out and have a look at this project and let the provincial government know whether or not this would be a good thing to proceed with. This is the

*[Traduction]*

désir se font sentir, l'information et les conseils que l'on donne aux chefs de ministère et aux ministres deviennent pour le moins douteux.

Je suis fermement convaincu que personne au gouvernement des provinces ou du fédéral ne devrait écouter les ingénieurs au moment de décider s'il faut entreprendre ce genre de projet. Ne les consultez que pour obtenir des conseils sur des aspects qui touchent les sciences ou le génie. Jamais les ingénieurs ne devraient influencer sur une décision quant à savoir si un projet devrait être entrepris pour des motifs socio-économiques. Cette décision devrait appartenir à quelqu'un qui connaît la situation socio-économique des régions. Dans le cas qui nous occupe, ce n'est pas ça qui se passe.

Je parlerai un moment de la participation du gouvernement provincial. Certains voudraient vous faire croire que le gouvernement provincial a joué un rôle très actif dans tout le processus, et qu'il en a été un participant informé. J'ai vu ce qui se passait à l'interne, et je puis vous dire sans problème que la participation du gouvernement provincial n'était absolument pas informée ni active. J'ai ici des données que je ne tiens pas à déposer, mais qui laissent clairement entendre que l'attitude adoptée en était une d'attentisme. J'ai toujours trouvé que le gouvernement de Joe Ghiz s'apparentait à du papier tournesol, et cela semble être le cas du gouvernement de Catherine Callbeck. Ils cherchent à savoir l'opinion du public et, selon la couleur, qu'il s'agisse du bleu, du rouge, ou d'une autre entre les deux, ils décident s'ils iront de l'avant avec ce projet. C'est comme ça qu'on dirige ma province à l'heure actuelle, et c'est le cas depuis un certain nombre d'années.

J'ai ici un certain nombre de documents que je ne passerai pas en revue, mais qui montrent que, au départ, en 1986, on se préoccupait fortement, particulièrement dans la fonction publique, de la méthode de décision à toute vapeur que les autorités fédérales tentaient d'imposer à la province. On y fait constamment allusion dans les documents internes que j'ai en ma possession.

Cependant, la seule réaction concrète que la province a eue au sujet de cette conduite a été de nommer au comité fédéral-provincial deux sous-ministres, de bons gars, de bonnes personnes. L'un est titulaire d'un baccalauréat en économie, tandis que l'autre détient un baccalauréat en enseignement. C'étaient là nos deux personnes-ressource, celles qui passent en revue les études et les informations qui étaient publiées. Considérant que cela n'était peut-être pas suffisant, on a décidé de nommer un scientifique qui serait chargé de passer le projet en revue et de faire des recommandations au gouvernement.

Je ne nommerai pas le scientifique, parce que je ne veux pas l'embarrasser, mais je dirai qu'il s'agit d'un professeur de l'Université de l'Île-du-Prince-Édouard. Son domaine de compétences est la biologie terrestre. On lui a donné la corvée, le travail, le contrat d'aller voir le projet et de dire au gouvernement provincial s'il s'agissait d'une bonne chose et

*[Text]*

same fellow who was hired by the provincial government to make recommendations on the Sprung greenhouse. Some of you remember the Sprung greenhouse. It ended up in Newfoundland eventually. This professor's recommendation was that the government of the province should buy the technology, buy the greenhouse, and become the cucumber capital of the world. Fortunately, that advice was not taken.

That is the kind of information and advice which came to government and which led the government to its present position.

I will finish with a quick summary. I would ask you to think of this. What would have happened if, in 1986, not 1983, the two governments had been told that, in supporting the building of a bridge to P.E.I., the following conditions would apply? We would have to pay an additional \$10 or \$15 million, still unknown, per year, in subsidy. We would have to guarantee the investors that their investments would be 100-per-cent safe, no matter what happened. We would have to endure a situation where some vehicles could not cross without escort, and Mr. Deacon has some interesting numbers on this. Indeed, on some days, we would probably have to wait out the winds for however long it took. We would not know with any measure of assurance the likely socio-economic impacts on the province, since the only study which has been done on the issue says we should have further studies. We would not have any guarantee that if traffic and revenues dried up at the Wood Islands-Caribou run, that the ferry service would continue, and I simply cannot see it continuing. We would only provide approximately 900 jobs per year for the four years of construction, as opposed to the very exaggerated numbers we heard earlier today. The province admitted in the legislature of P.E.I. that the maximum number of jobs in construction is 900 jobs per year, not the 4,000 to 5,000 about which we heard earlier. Such a structure would provide an unquantified benefit to the trucking industry and perhaps provide some kind of improvement in actual product sales although Mr. MacKay has settled that one. It would increase the number of tourists, but of a variety of tourists who are limited spenders, and we have data to support that. We would have not an alternative means of crossing if the bridge becomes inoperable in winter.

If all that information was known in 1986, would any government in its right mind proceed to the point it has today? I suggest not.

*[Traduction]*

s'il devait aller de l'avant. Il s'agit de la personne même que le gouvernement provincial avait embauchée pour obtenir des recommandations sur la serre Sprung. Certains d'entre vous se rappellent la serre Sprung. Elle a fini par aboutir à Terre-Neuve. Ce professeur recommandait que le gouvernement de la province achète la technologie, achète la serre pour que la province devienne la capitale du concombre du monde. Heureusement, le gouvernement n'a pas donné suite à l'idée.

Il s'agit du genre d'information et de conseils que le gouvernement a obtenu et qui l'ont mené à sa position actuelle.

Je terminai par un bref résumé. Je vous demanderai de réfléchir à ceci. Que serait-il passé si, en 1986, pas en 1983, les deux gouvernements avaient appris que, pour leur soutien à la construction d'un pont reliant l'Île-du-Prince-Édouard au continent, les conditions suivantes s'appliqueraient? Il nous faudrait payer 10 ou 15 millions de dollars de plus — nous ne savons pas encore — par année en subventions. Il nous faudrait garantir aux investisseurs que leurs investissements seraient sûrs à 100 p. 100, quoi qu'il arrive. Il nous faudrait vivre avec une situation où certains véhicules ne pourraient traverser le pont sans escorte, et M. Deacon peut nous donner certains chiffres intéressants à cet égard. À vrai dire, certains jours, il nous faudrait probablement attendre que les vents se calment, quel que soit le temps que ça prendrait. Nous n'aurions aucune assurance quant aux répercussions socio-économiques probables de cet ouvrage sur la province, car la seule étude qui a été faite à ce sujet propose la tenue d'autres études. Nous n'aurions aucune garantie que le service de traversier se poursuivrait si la circulation et les revenus venaient à se tarir à Wood Islands-Caribou, et je ne peux simplement envisager qu'ils se poursuivraient. Nous n'aurions qu'environ 900 emplois par année pour les quatre années de construction, par opposition aux chiffres très exagérés que nous avons entendus aujourd'hui. Au Parlement de l'Île-du-Prince-Édouard, les représentants de la province ont admis que le nombre maximal d'emplois dans la construction se situerait à 900 par année, plutôt que de 4 000 ou 5 000 dont nous avons entendu parler plus tôt. Cet ouvrage s'assortirait de bénéfices non quantifiés pour l'industrie du camionnage et qui amèneraient peut-être une certaine amélioration au titre des ventes réelles de produits, quoique M. MacKay nous a dit le contraire. Cela accroîtrait le nombre de touristes, mais d'un genre de touriste dont le pouvoir de dépenser est limité, et nous avons des données à l'appui de cette assertion. Nous n'aurions pas d'autres moyens de traverser le détroit si le pont devenait non carrossable durant l'hiver.

Si le gouvernement avait eu accès à toute cette information en 1986, ce serait-il logiquement rendu jusqu'au point où il en est aujourd'hui? À mon avis, non.



[Text]

**Mrs. Thérèse D'Amour, Co-owner of a tourist attraction:** I will not take very much of your time, Mr. Chairman and senators. I took a couple of days writing notes about what I wanted to say today. My notes are there. I will not touch them because I feel that so much information was passed around today and there is still some very good to come. I could not add anything to the amount of knowledge that could be received in such a meeting, except to let you know how I personally feel about the bridge on Prince Edward Island and about how my friends and neighbours at the west end of the island feel about it.

We have been given to understand that the majority of people on the Island want a bridge. Well, not very long ago I had occasion to speak to many people when I was petitioning for signatures. Given more time, we could have had thousands of signatures. Almost everyone at that the end of the Island would have signed. Maybe only 1 per cent of the people refused to sign the petition; the rest were all very much in favour of moving slowly with respect to the project. They do not want a bridge. They want to keep what we have now, with improvements.

I certainly recognize that truck drivers have a complaint which is justified, but they already receive preferential treatment on the ferries. With just a small proportion of the amount of money that will be spent on the bridge, we could improve our ferry service.

As some people pointed out, a bridge is a structure that has a lifetime and certain physical limitations which, in our climate, are not acceptable.

This bridge is a very expensive project which this country cannot afford and which Islanders do not want. The rest of Canada should think about that because the money for the project must come from somewhere.

Prince Edward Island does not need a new toy; we need improvements to our ferry service. That is all we need.

I operate a tourist business. My husband and I run the P.E.I. miniature railway. About 60 per cent of our tourists come from far away, and 40 per cent are local people. Tourists from off the Island are enthusiastic about the crossing on the bridge. They all love it and look forward to it.

**An Hon. Senator:** On the ferry, you mean.

**Mrs. D'Amour:** On the ferry, yes.

**Senator Forrestall:** We knew what you meant.

**Mrs. D'Amour:** I think tourists like the idea of the bridge. I first —

[Traduction]

**Mme Thérèse D'Amour, copropriétaire d'une attraction touristique:** Je ne prendrai pas beaucoup de votre temps, Monsieur le président et honorables sénateurs. J'ai consacré quelques jours à rédiger des notes concernant ce que je voulais vous dire aujourd'hui. Mes notes sont ici. Je n'y toucherai pas, parce que j'ai l'impression que beaucoup d'informations ont été échangées aujourd'hui, et qu'il y en a d'autres très bonnes à venir. Je ne pourrais ajouter quoi que ce soit aux connaissances qui ont été transmises dans une réunion de la sorte, sauf pour vous faire savoir mes sentiments personnels concernant un pont à l'Île-du-Prince-Édouard et ceux de mes amis et voisins de la partie ouest de l'île.

D'après ce que nous avons pu apprendre, la majorité des habitants de l'île tient à avoir un pont. Eh bien, il y a peu de temps, lorsque je faisais circuler une pétition, j'ai pu parler à beaucoup de gens. Si nous avions eu plus de temps, nous aurions pu recueillir des milliers de signatures. Presque tout le monde au bout de l'île aurait signé. Il y a peut-être seulement 1 p. 100 des gens qui ont refusé de signer la pétition. Le reste était très favorable à l'idée de progresser lentement pour ce qui touche le projet. Ils ne veulent pas de pont. Ils veulent conserver ce que nous avons maintenant, avec des améliorations.

J'admettrai certainement que les camionneurs ont raison de se plaindre, mais ils bénéficient déjà d'un traitement préférentiel à bord des traversiers. Avec seulement une petite portion de l'argent qui doit être dépensé pour la construction du pont, nous pourrions améliorer le service de traversiers.

Comme certains l'ont fait remarquer, un pont est une structure qui a une durée de vie et certaines limites physiques qui, dans notre climat, ne sont pas acceptables.

La construction de ce pont est un projet très coûteux que ce pays n'a pas les moyens de se donner et dont les insulaires ne veulent pas. Le reste du Canada devrait y penser parce qu'il faut aller chercher quelque part l'argent qui sera consacré à ce projet.

L'Île-du-Prince-Édouard n'a pas besoin d'un nouveau jouet. Nous avons besoin que notre service de traversier soit amélioré. C'est tout ce dont nous avons besoin.

J'exploite un établissement touristique. Mon mari et moi nous occupons du chemin de fer miniature de l'Île-du-Prince-Édouard. Environ 60 p. 100 de nos touristes viennent de loin, alors que 40 p. 100 d'entre eux habitent l'île. Les touristes de l'extérieur sont enthousiastes à l'idée de traverser le pont. Ils adorent l'idée et ont hâte de faire la traversée.

**Une voix:** Vous voulez dire le traversier.

**Mme D'Amour:** Oui, le traversier.

**Le sénateur Forrestall:** Nous avons compris.

**Mme D'Amour:** Je crois que les touristes aiment l'idée d'un pont. Premièrement. . .



[Text]

**Senator Forrestall:** The ferry.

**Mrs. D'Amour:** They like the idea of the ferry. I have heard "bridge" too often today; that is the trouble. Tourists love the idea of the ferry.

I went to the Island for the first time to learn English when I was 18-years-old. I will always remember the pleasure I had crossing on the ferry. Since then, I have been a tourist to the Island many times. A large part of my desire to go to the Island was to have a nice boat ride. Finally, I married someone who lives on the Island.

I love the Island. I hate to think what will happen to the Island because the bridge, if it is built, will attract a different kind of tourist. We will get an influx of day people who will concentrate on the centre of the Island because they will not have the time to travel to the ends of the Island. Our tourist business will suffer because there will be an influx of one-day tourists. People from far away will give up coming to the Island — I will not say all, but a lot of them — because the biggest attraction of Prince Edward Island is the water that surrounds it. Otherwise it would not be an Island. Let us keep it an Island, please.

**Some Hon. Senators:** Hear, hear!

**The Chairman:** What end of the Island is your tourism business on, and how far is it from the would-be bridge?

**Mrs. D'Amour:** It is about an hour-and-a-half drive.

**Senator Corbin:** What locality are you talking about?

**Mrs. D'Amour:** I am talking about Kildare, Tignish and Alberton. It is about 100 kilometers.

**The Chairman:** Thank you very much, Mrs. D'Amour.

**Mr. Deacon?**

**Mr. Deacon:** Mr. Chairman, I want to thank the senators for giving us this opportunity to present, as ordinary people, our views.

It is regrettable that our Island legislature has done many things, and there has not been one committee opportunity for ordinary citizens to say their peace.

I am CFA, a "come-from-away". I was born and raised in a place called Toronto. I brought up my our family just outside that city. I spent my first 20-odd years in the investment industry, financing small businesses across the country and getting involved in management. Then I left business for eight years as a full-time MPP for the area north of Toronto called York Centre. I had to leave that after eight years. Our family business got into difficulty. I returned to it for six years and was fortunate to leave it in healthy shape and move to where I always wanted to move — my mother's country — the Maritimes.

[Traduction]

**Le sénateur Forrestall:** Le traversier.

**Mme D'Amour:** Ils aiment l'idée du traversier. J'ai entendu le mot «pont» trop souvent aujourd'hui, voilà le problème. Les touristes adorent l'idée d'un traversier.

Je me suis rendue sur l'Île pour la première fois quand j'avais 18 ans, pour y apprendre l'anglais. Je me souviendrai toujours du plaisir que j'ai eu à prendre le traversier. Depuis, je me suis rendue souvent sur l'Île comme touriste. Mon désir d'y aller tenait en bonne partie à un beau tour de bateau. Enfin, j'ai marié un insulaire.

J'adore l'Île. Je ne veux pas penser à ce qui pourrait arriver à l'Île si ce pont est construit: il attirera une autre variété de touristes. Il va y avoir l'arrivée de ces gens qui, étant là pour une journée seulement, se concentreront sur le centre de l'Île parce qu'il n'auront pas le temps d'aller vers les extrémités. Notre secteur touristique va en souffrir parce qu'il y aura cet afflux de touristes d'un jour. Les gens qui habitent loin ne viendront plus à l'Île — une bonne part d'entre eux, je dirais, pas tous — parce que l'attraction majeure de l'Île-du-Prince-Édouard est l'eau qui l'entoure. Sinon, ce ne serait pas une île. Je vous en prie, faisons en sorte que ça demeure une île.

**Des voix:** Bravo!

**Le président:** À quel bout de l'Île est situé votre établissement touristique, à quelle distance du point où le pont serait construit?

**Mme D'Amour:** Le trajet en voiture prend environ une heure et demie.

**Le sénateur Corbin:** De quelle localité parlez-vous?

**Mme D'Amour:** Je parle de Kildare, de Tignish et d'Alberton. C'est à environ 100 kilomètres.

**Le président:** Merci beaucoup, madame D'Amour.

**M. Deacon?**

**M. Deacon:** Monsieur le président, je tiens à remercier les sénateurs de nous donner l'occasion de présenter nos idées en tant que citoyens ordinaires.

Il est regrettable que l'assemblée législative de notre Île ait fait tant de choses, mais que les citoyens ordinaires n'aient pas eu un seul comité où ils pouvaient exprimer leur point de vue.

J'arrive de loin, comme on dirait. Je suis né dans un endroit qui s'appelle Toronto. J'ai y aussi grandi. J'ai élevé ma — notre famille tout juste à l'extérieur de cette ville. J'ai passé mes 20 premières années environ dans le secteur des placements, à financer des petites entreprises partout au pays et à participer à leur direction. Ensuite, j'ai quitté le monde des affaires pendant huit ans pour travailler à temps plein comme député provincial dans le secteur nord de Toronto qui s'appelle York Centre. J'ai dû abandonner cela au bout de huit ans. L'entreprise familiale a connu une mauvaise période. J'y suis retourné pendant six ans, et j'ai eu la chance de la laisser en

[Text]

My mother's family came to P.E.I. over 200 years ago. One of the 112 stations on the P.E.I. railway was called Emerson, after my grandfather, who was Minister of Railways in the Laurier days.

When I decided to come to Atlantic Canada, the head of the CN pension fund said if I was moving to P.E.I., I should set up a venture capital business because they had a lot of success in some of their investments I was involved with. With the 200-mile limit and the Hibernia project, things would start to happen in the Maritimes, and they wanted a base of venture capital. They wanted to invest a couple of million dollars. Together we raised \$7 million on a five-year investment trust.

Things did not work out as we had hoped with respect to Hibernia and the 200-mile limit. Fishing began to decline in the eighties. We decided at the end of five years, although we had only invested about half the money, to close the trust.

We invested in one business that was selected as the best small business in Canada two years ago. It is located in P.E.I. Other businesses were not too bad. We had a couple of disasters, which you nearly always expect with that type of investing.

After my five years in the Army with a bunch of Cape Bretoners, I began to realize that Atlantic Canadians are special people and that there is a real opportunity for us if we find a niche in the marketplace. That is what we did with Atlantic Fish Specialties. There are other examples.

Other companies I am involved with do the same thing — find a niche and take advantage of local skills, people living in a quality of life they enjoy who are prepared to produce first class goods, and where we can compete in processing and manufacturing. We can certainly do the same thing in tourism by recognizing where our special strengths are and marketing them well.

I was involved with the Atlantic Provinces Economic Council (APEC). In 1987, Senator Murray appointed me to the Atlantic Canada Opportunities Agency as an advisory board member. At that time, the question of the fixed link was reviewed. I said to Tom McMillan at the time, if three conditions could be met, I would have to support the fixed link, even though I did not think it was a good idea. I would support the proposal if it was environmentally benign, economically sound and positive, and if there was a backup.

[Traduction]

bon état et d'aller vivre où j'ai toujours voulu vivre — dans le pays de ma mère — les Maritimes.

La famille de ma mère s'est installée à l'Île-du-Prince-Édouard il y a plus de 200 ans. Une des 112 stations du chemin de fer de l'Île-du-Prince-Édouard s'appelait Emerson, d'après mon grand-père, ministre des Chemins de fer à l'époque où Laurier était premier ministre.

Quand j'ai décidé de m'installer dans les Maritimes, le responsable de la caisse de retraite du CN m'a dit que je devrais établir une société d'investissement en capital-risque: beaucoup des investissements dont je m'étais occupé avaient porté fruit. Avec la limite de pêche de 200 milles et le projet Hibernia, les choses allaient commencer à bouger dans les Maritimes. On voulait la possibilité d'investir du capital de risque. On voulait investir quelques millions de dollars. Ensemble, nous avons réuni 7 millions de dollars dans un fonds de placement sur cinq ans.

Les choses n'ont pas tourné comme nous l'avions souhaité pour ce qui touche le projet Hibernia et la limite de pêche. La pêche a connu un déclin au cours des années 80. Nous avons décidé, au bout de cinq ans, de mettre un terme au fonds, même si nous avions investi seulement la moitié de l'argent.

Nous avons investi dans une entreprise qui a été choisie il y a deux ans comme étant la meilleure PME au Canada. Elle est située sur l'Île-du-Prince-Édouard. Il y avait d'autres bonnes entreprises aussi. Il y a eu quelques catastrophes, mais on s'y attend presque toujours avec ce genre d'investissement.

Après avoir passé cinq ans dans l'armée avec des gens du Cap Breton, j'ai commencé à me rendre compte du fait que les Canadiens des Maritimes sont très particuliers et que nos possibilités d'investissement dans ce coin du pays étaient très bonnes. Il fallait seulement trouver un créneau sur le marché. C'est ce que nous avons fait dans le cas d'*Atlantic Fish Specialties*. Je pourrais vous donner d'autres exemples.

Il y a d'autres sociétés avec lesquelles j'ai travaillé qui font la même chose: on trouve un créneau sur le marché et on tire parti des compétences locales, des gens qui aiment leur façon de vivre et sont prêts à produire des biens de premier ordre, un endroit où se tailler une place dans le secteur du traitement et de la fabrication. Nous pouvons certainement faire la même chose dans le cas du tourisme, en reconnaissant nos points forts et en les exploitant judicieusement.

J'ai travaillé pour le Conseil économique des provinces de l'Atlantique (CÉPA). En 1987, le sénateur Murray m'a nommé à titre de membre du Conseil consultatif de l'Agence de promotion économique du Canada Atlantique. À ce moment-là, la question du lien fixe avait été étudiée. J'avais dit à Tom McMillan que si les trois conditions étaient réunies, je serais obligé de me prononcer en faveur du projet, même si je ne croyais pas que c'était une bonne idée. Je serais en faveur du projet s'il ne causait pas de dommages à l'environnement, s'il



[Text]

Is there a backstop? I cannot see us cutting off alternative ways of getting to the Island through five months of the year.

I was delighted when Senator Bonnell pushed hard for a winter service for Wood Islands. Had that been done, we would have an alternative.

When you think of bridges such as the Florida Skyway or the bridge over Chesapeake Bay, there has always been an alternative. When they have been knocked out, there has been a means of transportation.

In this case, we are told by Public Works that it is not their responsibility; it is the responsibility of the Department of Transport. They will figure that out after we build the bridge. That is a cost we should not be involving the Canadian public in.

We need an improved transportation link. You only have to spend a whole night waiting in the parking lot at Caribou for a ferry to realize how frustrating this process has been. For 17 years the people of PEI wanted a new ferry. It took the government 17 years to launch that ferry. That is very, very frustrating.

You only have to look at the five lanes of trucks lined up at Borden trying to get off the Island to realize that we have never been given the advantage of modern technology and improvements in the ferry service. For example, trucks have to be backed into an antiquated ferry called the *John Hamilton Gray*, which carries one-third the load of the *Abegweit*. The *Abegweit* was built a few years ago. The old ferries use 50 per cent more fuel.

In addition, the ferry subsidy has been frozen 12 years ago at a time when inflation was very high. Mr. MacKay referred to the increase in tolls. You have to increase tolls if you are not given a higher subsidy. The subsidy amounted to about two-thirds of our operating cost. Therefore, our tolls went up 150 per cent at a time when service was deteriorating. That is a good way to get people thinking that a bridge would be a great idea. Who wouldn't, when our transportation service is operated in that manner.

The first Fiander-Good study, which indicated the project would be environmentally sound, was based upon a time saving for a 45-minute crossing of 108 minutes. All that reflected was the terrible ferry service we were being provided.

[Traduction]

était viable sur le plan économique et s'il y avait une solution de rechange en cas de problème.

Y a-t-il une solution de rechange? Je ne vois pas comment nous pourrions éliminer les autres façons de se rendre sur l'Île pendant cinq mois, chaque année.

J'ai été très heureux de voir que le sénateur Bonnell faisait des pressions pour obtenir un service hivernal vers Wood Islands. Si le projet avait abouti, nous aurions une solution de rechange.

Pensez seulement au *Florida Skyway* ou au pont de la baie de Chesapeake, il y a toujours eu une solution de rechange. Quand il n'était plus possible de traverser par le pont, il y avait une autre façon d'arriver à destination.

Dans le cas qui nous occupe, les représentants de Travaux publics nous ont dit que ce n'était pas leur responsabilité. C'était la responsabilité du ministère de Transports. Nous verrons bien après la construction du pont. Les Canadiens ne devraient pas en faire les frais.

Nous avons besoin d'un meilleur lien. Il suffit de passer une nuit entière dans le stationnement à Caribou, en attendant le traversier, pour se rendre compte à quel point c'est frustrant. Pendant 17 ans, les gens de l'Île-du-Prince-Édouard voulaient un nouveau traversier. Le gouvernement a pris 17 ans pour le mettre en branle. C'est très, très frustrant.

Il suffit de voir les camions qui font la queue sur cinq voies, à Borden, en attendant de pouvoir sortir de l'Île, pour réaliser que nous n'avons jamais eu le bénéfice de la technologie moderne et l'amélioration du service de traversier. Par exemple, les camions doivent faire marche arrière pour embarquer sur un traversier désuet, le *John Hamilton Gray*, dont le chargement est le tiers de celui de l'*Abegweit*. L'*Abegweit* a été construit il y a quelques années. Les vieux traversiers utilisent 50 p. 100 de carburant de plus.

De plus, la subvention pour les traversiers a été gelée il y a 12 ans, à un moment où l'inflation était très élevée. M. MacKay a parlé de l'augmentation des péages. Si vous n'obtenez pas une subvention plus élevée, vous devez augmenter le péage. La subvention correspondait environ aux deux tiers des frais de fonctionnement. Nos péages ont donc augmenté de 150 p. 100 à un moment où le service se détériorait. C'est une excellente façon de pousser les gens à se rallier à l'idée d'un pont. Qui ne penserait pas de la même façon, quand on s'occupe du service de transport de cette façon?

La première étude Fiander-Good, qui indiquait que le projet ne nuirait pas à l'environnement, se fondait sur une économie de temps de 108 minutes, pour une traversée de 45 minutes. Tout cela montrait à quel point le service de traversier était abominable.



[Text]

What has been given to you in the way of a financing package in Bill C-110 is a damning document. When I talked to a representative of the Ontario Municipal Employees Pension Fund, which is submitting a bid for a \$200-million investment in this project, I said, "How can you put that much money into this risky bridge investment?" He said, "No problem, we are absolutely guaranteed."

We don't give a damn if that bridge is ever built or if it ever operates. We are lending the money to the Government of Canada in a deal where we get paid out after 35 years. We could not care what happens to the bridge. All we know is we put that money in and we are being given a guaranteed subsidy every year and that goes to us first before it goes to any government taxpayer. I can tell you the taxpayers will pay when you have all these items that have not been looked after. I urge you folks not to approve this bill until we know, after an independent study, that this thing will be sound. We have not had that opportunity. A cost-benefit study was never done of the alternatives. The province of B.C. got over \$200 million in improvements in their shipyards and were provided with new ferries and various technological improvements. Don't lock Prince Edward Island into a bridge for 100 years and put us in the dark ages when we take over from the developer. I have never known of a private developer contract where they not only have a contract to build the bridge, but they have the profits for the next 35 years. This is a handout that I could not believe when I read this thing.

**The Chairman:** Senator Buchanan has left to chair the Energy Committee meeting. We have three other people who would like to present. With the leave of honourable senators I would like to call them and perhaps we can put questions to all of them at once. By then Senator Buchanan will have an opportunity to come back. Do I have permission to call the last three witnesses from the Tourism Industry Association of Prince Edward Island, Resource Marketing Associates and Home Heat Island Petroleum of Prince Edward Island.

I would like to introduce Jim Larkin. Mr. Larkin, perhaps you could introduce yourself and the gentlemen with you.

**Mr. Jim Larkin, General Manager, Tourism Industry Association of P.E.I.:** I am the Chairman of Islanders for a Better Tomorrow, the group on Prince Edward Island interested in seeing a bridge built between Borden and Cape Tormentine, New Brunswick. I spent one term in the Prince Edward Island legislature. I am general manager of the tourism association. I am in the lobster business in Charlottetown, shipping across the country. My wife and I are also in the restaurant trade. Harry MacLauchlan is a well known Prince Edward Island businessman. He employs a lot of

[Traduction]

Le financement qui est prévu dans le projet de loi C-110 est une preuve accablante. Quand j'ai parlé au représentant de la Caisse de retraite des employés municipaux de l'Ontario, qui propose d'investir 200 millions de dollars dans le projet, je lui ai dit: «Comment pouvez-vous mettre tant d'argent dans un projet si risqué?» Sa réponse: «Ce n'est pas grave, nous avons une garantie absolue.»

Nous nous en fichons que le pont soit jamais construit ou en activité. Nous prêtons de l'argent au gouvernement du Canada, qui doit nous rembourser au bout de 35 ans. Ce qui advient du pont nous importe peu. Notre seule idée, c'est que nous investissons de l'argent et touchons chaque année une subvention garantie, pour nous en premier lieu, avant les contribuables. Permettez-moi de vous dire que les contribuables vont en faire les frais avec tout ce qui a été oublié. Je vous invite fortement à ne pas sanctionner ce projet de loi avant de savoir, grâce à une étude indépendante, que le projet est viable. Nous n'en avons pas eu le bénéfice. Il n'y a jamais eu d'étude coûts-avantages des options. La Colombie-Britannique a obtenu plus de 200 millions de dollars pour améliorer ses chantiers maritimes, et a reçu de nouveaux traversiers et différentes améliorations technologiques. Ne faites pas que l'Île-du-Prince-Édouard soit obligée de s'occuper de ce pont pendant 100 ans, de se retrouver pour ainsi dire le bec à l'eau quand le promoteur pliera bagage. Je n'ai jamais entendu parler d'un contrat qui prévoit non seulement la construction d'un pont, mais aussi les profits qui en découlent pour les 35 années suivantes. C'est tout un cadeau: j'avais peine à le croire quand je l'ai lu.

**Le président:** Le sénateur Buchanan est allé présider la réunion du comité de l'énergie. Il y a encore trois autres personnes qui aimeraient témoigner. Si les honorables sénateurs ne s'y opposent pas, j'aimerais convoquer ces témoins. Par la suite, nous pourrions leur poser toutes nos questions en même temps. À ce moment-là, le sénateur Buchanan aura eu le temps de revenir. Ai-je la permission de convoquer les trois derniers témoins, qui proviennent de l'Association de l'industrie du tourisme de l'Île-du-Prince-Édouard, de *Resource Marketing Associates* et de *Home Heat Island Petroleum*.

Permettez-moi de vous présenter Jim Larkin. Monsieur Larkin, vous pourriez vous présenter, vous et la personne qui vous accompagne.

**M. Jim Larkin, directeur général, Association de l'industrie du tourisme de l'Île-du-Prince-Édouard:** Je suis président du groupe *Islanders for a Better Tomorrow*, qui est en faveur de la construction d'un pont entre Borden et Cap Tourmentin, au Nouveau-Brunswick. J'ai été membre de l'Assemblée législative de l'Île-du-Prince-Édouard pendant un mandat. Je suis directeur général de l'Association touristique. Je suis dans le domaine de la vente du homard, à Charlottetown. Mon produit est expédié partout au pays. J'exploite également un restaurant avec ma femme. Harry MacLauchlan

*[Text]*

Islanders and is very active in community and charity organizations in the province. Bob Brennan is in the communication field.

Before I start I would like to list off some of the organizations that are part of our organization. I think it is important that people recognize that we have an extensive array of community leaders in the province involved in this organization. They are: The Federation of Agriculture, the P.E.I. Potato Marketing Board, a number of trucking organizations, the Construction Association of Prince Edward Island, Carpenters Union of Prince Edward Island, a number of labour organizations, P.E.I. Manufacturers Association, the Tourist Association of Prince Edward Island, the P.E.I. Convention Bureau, the hotel motel group in our province and every tourism association, regional or sectoral, in the province has endorsed this project, the P.E.I. Real Estate Association and the Prince Edward Island Engineers Association, which has taken a look at the project, supports it and finds the engineering on it to be worthwhile and good.

We made a decision last night to come up here. We had a brief prepared which we have put aside today. We would like to make some general comments.

Between 1987 and 1993, more study and public input has gone into the Northumberland Strait Crossing Project than into any other project or public issue in the history of this country. This process has included information meetings, public debates, thorough preliminary and final public meetings, ice committee sessions, the environmental management plan meetings and a plebiscite. All these efforts have contributed to protracted delay at disproportionate public expense that the people of Prince Edward Island and the Government of Canada can ill afford.

I would like to react to some comments made earlier and I will try to keep them as positive as I can. On the issue of propaganda, the reason why I gave the listing of the organizations that we have with us is that the people involved in these organizations are professional individuals, either in the voluntary or resource field, and they are able to discriminate between what is propaganda and what is real. We have sat almost every week, sometimes every two weeks, for the past number of years with a genuine interest in this project. Around the table we have had economists, engineers, professional tourism people, farmers, truckers, carpenters. It is their conclusion after looking at the information and always the discussion was around not doing anything that would destroy the environment of Prince Edward Island, in the strait or the

*[Traduction]*

est un homme d'affaires bien connu de l'Île-du-Prince-Édouard. Il fournit un emploi à beaucoup d'insulaires et travaille activement au sein d'organisations communautaires et charitables. Bob Brennan est dans le domaine des communications.

Avant de commencer, j'aimerais énumérer certaines des organisations qui font partie de notre regroupement. Je crois qu'il est important que les gens sachent qu'il y a toute une panoplie de leaders qui adhèrent à notre regroupement. Ce sont: la Fédération des agriculteurs, l'Office de commercialisation de la pomme de terre, plusieurs associations de camionneurs, l'Association de la construction de l'Île-du-Prince-Édouard, l'Association des menuisiers de l'Île-du-Prince-Édouard, plusieurs organismes syndicaux, l'Association des fabricants de l'Île-du-Prince-Édouard, l'Association touristique de la province, le Bureau des congrès de l'Île-du-Prince-Édouard, le regroupement des propriétaires d'hôtels et de motels et toutes les associations touristiques, qu'elles soient régionales ou sectorielles, ont donné leur aval à ce projet. La Chambre immobilière de l'Île-du-Prince-Édouard et l'association des ingénieurs de la province, qui s'est penchée sur le projet, y donnent leur accord et en approuvent les aspects techniques.

Nous avons décidé hier soir de venir témoigner devant vous. Nous avons un mémoire, que nous avons mis de côté. Nous voulons formuler des observations générales.

Entre 1987 et 1993, il y a eu études et consultations publiques à propos de ce projet de construction d'une voie dans le détroit de Northumberland. Jamais un projet ou une question n'avait fait l'objet d'autant d'études et de consultations dans l'histoire de notre pays. Il y a eu des réunions d'information, des débats publics, la gamme complète d'audiences publiques préliminaires et finales, les travaux de comités d'étude des glaces, les réunions portant sur le plan de gestion de l'environnement et un plébiscite. Tout cela a retardé les choses énormément et entraîné des frais disproportionnés, chose que les habitants de l'Île-du-Prince-Édouard et le gouvernement du Canada ne peuvent vraiment pas se permettre.

J'aimerais commenter certaines des observations qui ont été faites plus tôt. Je vais essayer d'être le moins critique possible. À propos de la propagande, si j'ai énuméré les organisations qui font partie de notre regroupement, c'est que les gens qui en font partie sont des professionnels, travaillant à titre bénévole ou non, et qu'ils sont en mesure de faire la distinction entre la propagande et la vérité. Nous siégeons presque toutes les semaines, parfois toutes les deux semaines, depuis plusieurs années à étudier ce projet avec beaucoup d'intérêt. Autour de notre table, il y avait des économistes, des ingénieurs, des professionnels du tourisme, des agriculteurs, des camionneurs, des menuisiers. Pour tirer leur conclusion, ils ont étudié les informations à leur disposition et insisté toujours sur le fait qu'il ne fallait pas détruire l'environnement à l'Île-du-Prince-



## [Text]

fishery. Our interest was always positive. Our people have concluded after a lot of research — and I dare say we have read many of the studies that have been circulated — that it is worthwhile for the province.

Regarding the issue of Cape Breton which always surfaces, I do not think you will find very many Cape Bretoners today who would ask to have that causeway done away with. In fact when CBC came over to the Island — and those of us who were in public or quasi-public life, know full well that CBC does their research to get a negative side to the story if they can — even though the summer population had gone from 300,000 to 3 million, they could not find one person who was opposed to the bridge. I respect Angus MacLean for his opinion on these issues, but in spite of all that you can say for Prince Edward Island, the biggest industry there is unemployment. We have agriculture, fisheries or tourism. For those of us on this side of the fence who are in business, we want to get off that roller coaster if we can. The only thing that we can see that will allow us to do that is if you will allow us to get our products to market faster and more efficiently than we are today, given that New Brunswick and Nova Scotia are both building four lane highways.

On the issue of ferry workers at Borden; there are different opinions on how many workers are there. Some will say 600, some will say 250 or a maximum of 300. It does not matter how many people there are, because all the new ships they are building are both fuel efficient and person efficient. The new ferry that is going into the Northumberland Strait crossing from Wood Island to Caribou will hold 224 car units. That ferry will be 27 per cent more efficient in fuel consumption and staff positions will drop by 60 when it goes into service. It does not matter whether we have a bridge or a ferry service from Borden to Tormentine, we will see a reduction in staff.

I am in the lobster industry. I have not been able to find any evidence that says that the lobster industry will be harmed. In fact when they put bridge type piles into the Gulf of Mexico — a different type of fishery I will admit — the fishing went up. We have potato dealers at the eastern end of the Island and they will tell you that part of the difficulty they have is getting their product to market quickly and on time. They are losing their market to other locations.

Regarding the tourist industry, which is the area in which I work, I was flabbergasted to find a couple pieces of research that had been done. Like everyone else, whether in the potato industry, fishery or whatever, one of the difficulties was that we never really had good research. Now we have professional researchers. An advertising piece that we wanted to use in Atlantic Canada had four former premiers standing on the bow of the *John Hamilton Gray*. That photo was focus tested and it was rejected almost out of hand, partly because of the

## [Traduction]

Édouard, que ce soit dans le détroit ou dans les zones de pêche. Notre intérêt était toujours de nature positive. Nos gens ont conclu, à la suite de recherches approfondies — et permettez-moi de dire que nous avons lu une bonne part des études qui ont circulé — que le projet serait bénéfique pour la province.

À propos du Cap Breton, question qui fait toujours surface, je crois que vous auriez peine à y trouver aujourd'hui beaucoup d'habitants qui demanderaient que le pont-jetée soit supprimé. En fait, quand la CBC s'est rendue sur l'Île — et ceux d'entre nous qui évoluent dans le milieu «public» savent très bien que la CBC pousse ses recherches pour obtenir autant que possible le côté négatif d'une question — même si la population était passée de 300 000 à 3 millions pour l'été, elle n'a pu trouver une seule personne qui s'opposait à la construction du pont. Sauf tout le respect que je dois à Angus MacLean, il a le droit à son opinion, malgré tout ce qu'on peut dire pour vanter l'Île-du-Prince-Édouard, son secteur le plus important est le chômage. Il y a l'agriculture, la pêche ou le tourisme. Ceux d'entre nous qui se trouvent de ce côté, les gens d'affaires, ne voulons plus de ces montagnes russes. La seule chose que nous y voyons, c'est que nous allons pouvoir acheminer nos produits sur le marché plus rapidement et avec plus d'efficacité: le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse construisent tous deux des autoroutes à quatre voies.

À propos des travailleurs à bord des traversiers à Borden: les opinions divergent quant à leur nombre. Certains disent 600, d'autres, 250, ou un maximum de 300. Cela importe peu, car les nouveaux vaisseaux qui sont en cours de construction utilisent peu de carburant et peu de personnel. Le nouveau traversier qui fera, dans le détroit de Northumberland, le lien entre Wood Island et Caribou a 224 places. Sa consommation de carburant sera moindre de 27 p. 100, et il emploiera 60 personnes de moins. Peu importe que ce soit un pont ou un traversier entre Borden et Cap Tourmentin, il y aura moins de personnel.

Je vends du homard. Je n'ai rien pu trouver qui me porterait à croire que l'industrie du homard en souffrirait. En fait, quand ils ont installé des piliers dans le Golfe du Mexique — ce n'est pas la même pêche, j'en conviens — la pêche a augmenté. Les vendeurs de pommes de terre à l'extrémité est de l'Île vous diront qu'un de leur problème est de faire en sorte que leur produit se trouve sur le marché rapidement, à temps. De ce fait, ils perdent une part du marché.

Quant à l'industrie touristique, celle où j'évolue, j'ai été abasourdi de voir quelques-unes des études qui ont été faites. Comme tout le monde, que ce soit dans le domaine de la pomme de terre, de la pêche ou dans un autre domaine, je sais qu'une de nos difficultés a toujours été que les bonnes recherches étaient inexistantes. Maintenant, nous disposons de chercheurs professionnels. Nous avons voulu faire une publicité pour le Canada Atlantique: quatre anciens premiers ministres à bord du *John Hamilton Gray*. La photo a été l'objet de



[Text]

political element, which we will not go into, but more importantly because about one third of the people saw the ferry service as long, delayed, having to wait and expensive to get to the province. We had one other piece of information from the Atlantic Canada tourism caucus. It was based on testing and 25 per cent of the people in Atlantic Canada said that the ferry service to Prince Edward Island had the same kind of characteristics that I just mentioned. When that many people in the marketplace are telling you that there is something wrong, you have to deal with that problem. That is what we are trying to do here. Over and above that, when this bridge is built it will be a super tourist attraction. People will be able to get across effectively and efficiently and we will be able to market both to Atlantic Canada and Prince Edward Island.

My wife often says, "For those of us who really want to experience crossing, based on today's activity when the bridge is built, they can wait a half hour in the compound and then drive across." An improved ferry service is not an option. We have gone from the canoe, to the dory, to the ferry, to whatever and it is time to move on to the next stage or else Prince Edward Island will be left behind. Having the second highest unemployment rate in this country is not something to be proud of.

I have three kids. They are interested in business, not working for government. I would like to see them have business opportunities in our own province, in the tourism industry, manufacturing, accounting, whatever they want to take.

We will answer questions, but I will ask Bob to speak next.

**Mr. Robert A. Brennan, President, Resource Marketing Associates Inc.:** I do not have a pension, a tenured academic position, or any other secure income to make Prince Edward Island an idyllic little place for me to live. It is a hard go. It is a tough way to make a living. I am a small business person who is stubbornly attempting to call the island where I was born, home for the rest of my life.

Our history is not one like any other province in the country. In 1873, when we joined Confederation, our population was 127,100. It dropped to 78,000 by 1921. The ice-breaking ferry system brought in in 1917 managed to stabilize the population. Thanks to a fertility rate that only slightly exceeds our need to move away to find work, we have managed to rebound to 129,000 people today.

[Traduction]

discussions de groupes, et elle a été rejetée presque immédiatement, en partie à cause de l'élément politique, que nous n'allons pas aborder, mais, ce qui est plus important encore, parce que le traversier représentait pour le tiers des gens un service long, assorti de retards et d'attente, un service coûteux. Le regroupement touristique du Canada Atlantique nous a donné un autre renseignement. Selon les tests qui ont été effectués, 25 p. 100 des habitants du Canada Atlantique affirment que le service de traversier de l'Île-du-Prince-Édouard présente les caractéristiques que je viens de mentionner. Lorsqu'un si grand nombre de gens vous disent que ça ne tourne pas rond, il faut faire quelque chose. C'est ce que nous essayons de faire. Tout de même, lorsque ce pont sera chose faite, ce sera tout un attrait touristique. Les gens vont mieux être en mesure de faire la traversée, et nous allons pouvoir mieux exploiter les marchés du Canada Atlantique et de l'Île-du-Prince-Édouard en particulier.

Ma femme me dit souvent: «Pour ceux d'entre nous qui veulent vraiment savoir ce que représente la traversée, compte tenu de l'activité qu'il y a déjà aujourd'hui, quand le pont sera construit, il suffit d'attendre une demi-heure et de traverser en voiture.» Un meilleur service de traversier, ce n'est pas une option. Nous sommes passés du canot au doris, au traversier, et ainsi de suite. Le temps est venu de passer à l'étape suivante, sinon l'Île-du-Prince-Édouard sera laissée pour compte. Être au deuxième rang pour ce qui est du taux de chômage au pays, ce n'est pas une source de fierté.

J'ai trois enfants. Ils veulent travailler dans le monde des affaires, et non pas pour le gouvernement. J'aimerais qu'ils aient des occasions d'affaires dans notre propre province, dans le secteur du tourisme, de la fabrication, de la comptabilité, quels que soient leurs choix.

Nous allons répondre aux questions, mais je vais d'abord demander à Bob de vous adresser la parole.

**M. Robert A. Brennan, président, Resource Marketing Associates Inc.:** Je ne touche pas de retraite, je n'occupe pas un poste de professeur agrégé, et je ne reçois pas quelque autre forme de revenu assuré qui ferait de l'Île-du-Prince-Édouard un pays idyllique où je pourrais vivre. Les temps sont durs. Il est difficile de gagner son pain. Je suis propriétaire d'une petite entreprise qui travaille avec acharnement à faire ce qui lui permettra de rester chez lui, sur cette île où il est né, pour le reste de sa vie.

Notre histoire ne ressemble à celle d'aucune autre province au pays. En 1873, quand nous nous sommes joints à la Confédération, notre population était de 127 100 habitants. En 1921, elle était passée à 78 000 habitants. Les traversiers brise-glace mis en service en 1917 ont permis de stabiliser la population. Grâce à un taux de fécondité qui dépassait légèrement le taux de migration de ceux qui allaient chercher du travail ailleurs, nous sommes parvenus à remonter la pente, et comptons une population de 129 000 habitants aujourd'hui.

## [Text]

In the month of April, over 23,500 islanders had active unemployment insurance claims and that made it by far the biggest employer on Prince Edward Island in an ironic sense. Sixty-nine hundred individuals were on social assistance, with more than 13,000 people relying on social assistance as their primary source of income.

If these ordinary people could speak to you, they would have a different story to tell than those who oppose the link. Canada's two weakest provincial economies just happen to be island provinces. This is not a coincidence. It is transportation that is a problem and has been recognized by the government of Canada as very important to our growth since our nation was born more than 100 years ago.

If we proceed with this bridge, we will have an opportunity to opt for a bridge on the basis of a 35-year mortgage at a rate that would be the envy of anybody who had to go out and negotiate a mortgage, even in these days of low interest rates. Our other option is to go on forever on a subsidization program, which will just go on into perpetuity. You can bet that inflationary spirals and increasing costs will take that well above the \$42 million it is right now, when taking the costs of capital equipment into account.

From our position, we have to contend with an undue optimism where the ferry system is concerned. They overlook the fact that of the five ice-breakers built for Prince Edward Island, one of them sank; four remain. Bridges do not have the same tragedy connected with them. They bring up points suggesting that when bridges and ships collide, it is usually the ship that suffers. To equate the Prince Edward Island fixed link with the *Titanic* is ironic in itself in that the *Titanic*, like the ferry system, was a ship.

Now we are in a position where we want to grow into the twenty-first century and be a full part of the century and contribute to it economically. We feel strongly that the most important element in that process is to build this fixed link to Prince Edward Island and to allow us to participate so that we can compete with Nova Scotia, New Brunswick and Saskatchewan. We want to do it on a level playing field. Thank you.

**Mr. Harry MacLauchlan, President, Island Petroleum Products Limited:** Mr. Chairman, senators, ladies and gentlemen, it is a great privilege and a pleasure for me to be here this morning to speak on behalf of the fixed link, something which is a must if we are to survive on Prince Edward Island, whether you are in farming, fishing, tourism, or what. We have waited far too long for this communication and continued communication with the mainland.

## [Traduction]

Au mois d'avril, plus de 23 500 insulaires avaient un dossier actif au bureau de l'assurance-chômage, qui devenait ainsi, ironiquement, le principal employeur de l'Île-du-Prince-Édouard, et de loin. Six mille neuf cents personnes vivaient de l'aide sociale, source principale de revenu pour 13 000 personnes.

Si ces gens ordinaires pouvaient vous adresser la parole, ils vous raconteraient une tout autre histoire que celle de ceux qui s'opposent au pont. Les deux provinces les plus faibles du Canada sur le plan économique sont justement des îles. Ce n'est pas une coïncidence. C'est le transport qui pose la difficulté. Le gouvernement du Canada a d'ailleurs reconnu que le transport était un facteur très important pour ce qui touche notre croissance, depuis que le pays est né, il y a plus de 100 ans.

Si nous faisons construire ce pont, nous aurons l'occasion de profiter d'une hypothèque de 35 ans à un taux qui ferait l'envie de quiconque a à négocier une hypothèque, même à cette époque où les taux d'intérêt sont peu élevés. L'autre option serait d'accepter à jamais un programme de subvention, qui ne fera que se prolonger indéfiniment. Vous pouvez être sûrs que la spirale inflationniste et l'accroissement des coûts donneront un résultat qui est bien supérieur aux 42 millions de dollars qui sont établis aujourd'hui, compte tenu du coût d'investissement.

De notre point de vue, il faut composer avec un optimisme injustifié en ce qui concerne les traversiers. Les partisans des traversiers oublient que des cinq brise-glaces qui ont été construits pour l'Île-du-Prince-Édouard, un a déjà coulé. Il en reste quatre. Les ponts n'ont pas la même histoire tragique. On dit que lorsqu'un navire heurte un pont, c'est habituellement le navire qui en souffre. Le fait d'assimiler le lien fixe de l'Île-du-Prince-Édouard au *Titanic* est une comparaison paradoxale, car le *Titanic*, comme le traversier, est une embarcation.

Nous sommes maintenant placés pour évoluer et arriver dans le XXI<sup>e</sup> siècle, en faire partie entièrement et y contribuer économiquement. Nous croyons vivement que l'élément le plus important de ce processus est de faire construire un lien fixe vers l'Île-du-Prince-Édouard, de nous laisser participer et concurrencer la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick et la Saskatchewan. Nous voulons que tout le monde soit sur le même pied. Merci.

**M. Harry MacLauchlan, président, Island Petroleum Products Limited:** Monsieur le président, sénateurs, mesdames, messieurs, c'est tout un privilège et un plaisir pour moi de venir ici ce matin défendre le projet de pont, qui est indispensable à notre survie sur l'Île-du-Prince-Édouard, qu'on fasse partie du secteur de l'agriculture, de la pêche, du tourisme et quoi encore. Nous avons déjà mis beaucoup trop de temps à attendre cette voie qui nous permettrait de communiquer avec la terre continentale.



## [Text]

The time has come. The unemployment rate is severe. We are 200 people today, and have about 300 more applications from people looking for work and looking for labour. I see the Chairman looking at what type of business I am in. I am in the construction business, the oil business, and cable TV. I was in the fish business and lumber business. I was born on the family farm. One of the first Scotch family names that arrived on Prince Edward Island in 1770 was a MacLauchlan. We are still producing there and we want to stay there. I have never left yet. We are keeping things going.

We are in the golf course business, too. We need tourists. We are very anxious to see if this is continued. One of our previous speakers spoke about potatoes, 100 to 130 loads per day, tractor-trailer loads of potatoes leaving Prince Edward Island, which is right. It takes approximately three hours between Cape Tormentine and Borden, tied up and on that ferry to get back and forth at \$100 an hour. That is the cost for those tractor-trailers. They are hauling 1,000 50-pound bags. If you divide the 1,000 into 300, it is 30 cents per bag for all these farmers who are growing potatoes and paying the price just to get them from Borden to Cape Tormentine. I want you to give that some consideration.

Also, someone mentioned that they were growing 400 acres of potatoes and their potatoes were processed into french-fries. Thirty per cent of the total production of the 80,000 acres of potatoes that is grown on Prince Edward Island is processed at the McCain's and the Irving plant in Kensington. He is right. But there is still 70 per cent of the potatoes to go from Prince Edward Island. The only way they can go is either by boat from Charlottetown or Summerside or by tractor-trailer. Each tractor-trailer costs \$300 just to get them from Borden to Cape Tormentine. If the fixed link was there, we could get back and forth in 20 minutes.

Also, we produce about 20 million pounds of lobsters, six million pounds of which have to get to Boston and other markets. There is shrinkage while they are waiting for those three hours. It is taking about four pounds per hundred in shrinkage. I was in the fish business for 23 years. I know something about that, too. I bought 10 per cent of the total production of lobsters in Prince Edward Island for years.

Losing one per cent when paying \$4 per pound for lobsters, you can see what it is costing for each pound of lobsters going to the Boston market or to the mainland. That is all because it is tied up there, waiting and sitting on the piers at Borden and Cape Tormentine.

## [Traduction]

Le temps est venu. Le taux de chômage est marqué. Nous employons 200 personnes aujourd'hui et avons quelque 300 demandes dans nos dossiers, provenant de gens qui cherchent du travail. Je vois le président qui s'intéresse à la nature de mon activité. Je suis dans le domaine de la construction, dans le domaine du pétrole, dans la câblodiffusion. J'étais dans le domaine des pêches et de l'exploitation forestière. Je suis né à la ferme de ma famille. Les MacLauchlan formaient une des premières familles écossaises sur l'Île-du-Prince-Édouard. Ils sont arrivés en 1770. Nous y sommes toujours productifs et nous voulons y rester. Je n'ai pas encore quitté l'Île. Nous faisons tourner la roue.

Nous exploitons aussi des terrains de golf. Nous avons besoin de touristes. Nous avons vraiment hâte de savoir si cela va se poursuivre. Un témoin a déjà parlé des pommes de terre, de 100 à 130 chargements par jour, de camions-remorques pleins de pommes de terre qui quittent l'Île-du-Prince-Édouard, ce qui est vrai. Il faut compter environ trois heures pour aller du Cap Tourmentin à Borden, avec l'attente et la traversée à bord du traversier, à 100 \$ l'heure. C'est ce que coûtent ces camions-remorques. Ils transportent 1 000 sacs de 50 livres. Si on divise 1 000 par 300, cela revient à 30 cents le sac, pour tous ces agriculteurs qui font la culture de la pomme de terre et paient le prix pour seulement les envoyer de Borden au Cap Tourmentin. J'aimerais que vous teniez compte de ce fait.

De même, il y a une personne qui a dit cultiver 400 acres de pommes de terre et que ses pommes de terre étaient destinées à devenir des frites. Trente pour cent de la production totale des pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard, sur 80 000 acres, vont chez McCain's et chez Irving, à Kensington. Il a raison. Mais il y a encore 70 p. 100 des pommes de terre qui quittent l'Île-du-Prince-Édouard. La seule façon, c'est le bateau à partir de Charlottetown ou de Summerside, ou le camion-remorque. Le prix du camion-remorque est de 300 \$ pour aller seulement de Borden au Cap Tourmentin. Si le lien fixe existait, l'aller-retour se ferait en 20 minutes.

De même, nous produisons environ 20 millions de livres de homard, dont six millions doivent être acheminées à Boston et vers d'autres marchés. Il y a des pertes pendant ces trois heures d'attente. Ces pertes correspondent à environ quatre livres sur cent. J'ai été dans le domaine de la vente du poisson pendant 23 ans. J'en sais quelque chose aussi. J'ai acheté pendant des années 10 p. 100 de la production totale de homard à l'Île-du-Prince-Édouard.

Celui qui perd un pour cent quand il paie 4 \$ la livre pour ses homards sait ce que cela lui coûte d'acheminer une livre de homard vers Boston ou ailleurs sur le continent. Le problème, c'est cet arrêt forcé, cette attente sur les quais à Borden et au Cap Tourmentin.



## [Text]

One of the other speakers said that he spent one dreadful night in Caribou. I can tell him that I spent several dreadful nights in Cape Tormentine and Borden waiting to get on that ferry. I am looking forward to seeing the day that I will be able to cross on that bridge. I hope that will come about.

Another lady spoke about the tourists. She is up in Kildare, about an hour-and-a-half run. She said people would not have time to get up there. I can tell her that they will be in Kildare before Borden, because it will be an hour and a half from the time they land on the pier in Cape Tormentine before they will be at the pier in Borden. They will be over on the fixed link and they will be in Kildare to register at her accommodation. It will be much better for her. I am sure that she will be pleased with that.

The population of Prince Edward Island is 128,000 to 130,000 people. In order for us to survive on Prince Edward Island, we need at least 200,000 people. The fixed link is the only way we will get that many people. If we carry on the way we are going, with people leaving, unemployment, it will not be 200,000. If we do not get the fixed link, it will be 75,000. You will have all kinds of time then. You will have nobody waiting to get ahead of you at the barber shop or at the church pew or at the golf course, where you want somebody to be playing golf and teeing off. I am I am responsible for two golf courses. You should see the green fees. I want to see each and every one of you come and visit us because we have a million acres of the most beautiful property that you would find anywhere in the world and we want it all developed.

There is all kinds of potential there and I do not want my family to leave. I have a family of five. Some of the rest of them were saying they had a family of three. We want them all to stay; the nephews and nieces. I have 58 nephews and 58 nieces. I want them to stay there. I want to survive and keep this thing rolling. I am not here today to stop anything. I ask for your support in this fixed link.

Prince Edward Island has a legislature with 32 members; 31 Liberals and 1 Conservative. They had a vote there last week. There was four that were not around. There were 28, including the Leader of the Opposition. Twenty-seveb voted in favour of the fixed link.

Where do they get this talk about 60-40 if there was a vote taken? We took a vote in Prince Edward Island here about a month ago and the results were counted that night. Those same people who we elected, that is the way they want it. They are 100 per cent in favour. In the House of Commons 146 voted in favour, 17 against. That is 90 per cent.

## [Traduction]

Un autre témoin dit avoir passé une nuit horrible à Caribou. Permettez-moi de lui dire que j'ai passé plusieurs nuits horribles au Cap Tourmentin et à Borden, à attendre le traversier. J'ai hâte de voir le jour où je vais pouvoir traverser ce pont. J'espère que cela se fera.

Une autre femme a parlé des touristes. Elle est établie à Kildare, à une heure et demie environ du pont qui serait construit. Elle dit que les gens n'auraient pas le temps de s'y rendre. Je peux lui dire qu'ils vont se rendre à Kildare avant d'arriver à Borden, car il faudra compter une heure et demie, à partir du moment où ils arrivent sur le quai au Cap Tourmentin jusqu'à celui où ils atteindront le quai à Borden. Ils vont traverser le pont, et ils vont arriver à Kildare pour s'héberger chez elle. Ce sera beaucoup mieux pour elle. Je suis certain qu'elle en sera heureuse.

La population de l'Île-du-Prince-Édouard se situe entre 128 000 et 130 000 habitants. Pour survivre sur l'Île-du-Prince-Édouard, il nous faut au moins 200 000 habitants. Le lien fixe est la seule façon d'y parvenir. Si nous poursuivons comme nous le faisons actuellement, avec les gens qui quittent et le chômage, nous n'atteindrons pas cet objectif. Si nous n'obtenons pas notre pont, la population passera à 75 000 habitants. Nous aurons tout notre temps à ce moment-là. Vous n'aurez personne en file devant vous chez le barbier, à l'église, ou sur le terrain de golf, où on veut que les gens jouent au golf. Je suis responsable moi-même de deux terrains de golf. Vous devriez voir ce que représentent les frais d'entrée. Je veux que chacun d'entre vous vienne nous visiter, car nous avons, sur un million d'acres, le plus beau domaine qui puisse se trouver au monde et nous voulons tout le mettre en valeur.

Il y a toutes sortes de possibilités, et je ne veux pas que ma famille quitte l'Île. Nous sommes cinq. D'autres disaient qu'ils étaient trois. Je veux qu'ils restent tous, les neveux et les nièces. J'ai 58 neveux et 58 nièces. Je veux qu'ils restent là. Je veux survivre et continuer à faire tourner la roue. Je ne suis pas ici pour mettre un terme à quoi que ce soit. Je demande votre appui, en faveur de ce lien fixe.

L'Île-du-Prince-Édouard a une assemblée législative qui se compose de 32 membres, 31 libéraux et un conservateur. Il y a eu un scrutin la semaine dernière. Quatre membres étaient absents. Il y en avait 28, y compris le leader de l'opposition. Vingt-sept ont voté en faveur du lien fixe.

Où va-t-on chercher ces chiffres — 60-40 — s'il y avait un vote? Nous avons tenu un scrutin à l'Île-du-Prince-Édouard il y a environ un mois, et le dépouillement a eu lieu cette nuit-là. Pour nos élus, c'est la même chose. Ils sont en faveur de l'idée à 100 p. 100. À la Chambre des communes, 146 députés se sont prononcés en faveur, et 17, contre. C'est 90 p. 100.

[Text]

Why on Prince Edward Island is there all this talk about somebody meeting somebody back on the north shore somewhere and saying, "Oh, if we could keep this island just like it is, it would be lovely." It is lovely for a person that knows there is no paycheque to meet or anything else. For the fellow who has to meet commitments for 222 people, like I have to, and sign cheques and get the banker's help, it is different story. Thank you.

**The Chairman:** Would Donald Deacon, the honourable Angus MacLean, Leslie MacKay, Andy Wells and Madam D'Amour come back and join you for questions. We have a lengthy list of senators who want to put questions beginning with Senator Bonnell.

**Senator Bonnell:** Thank you, Mr. Chairman, and thank you, fellow islanders, for coming here to tell us your views on the fixed link. Some years ago, two very prominent islanders who are here today were talking about the party at the causeway, but we heard that finance business, and we thank God for that.

Now we have a fixed link which is different. I would like to ask Mr. Deacon about a private conversation which I had with him where he told me that at one time there was a financial situation in which Prince Edward Island could do much better financially if they did not build a fixed link. He had some financial figures which he did not give us today. Can he give them to us now?

**Mr. Deacon:** Thank you, Senator Bonnell. I have here a 1993 *pro forma* operating statement based on a P.E.I.-run ferry service over 35 years. This would be a P.E.I.-run ferry service, not one where we have to ask Ottawa for everything or wait 17 years for a new carrier. We would run the show. This would produce a total cost, including head office, depreciation to replace ferries after 20 years, capital fund for replacing the subsidy after 35 years, at a total cost of \$36 million per year. This would leave about \$6 million per year available to P.E.I. for debt reduction or fare reduction.

In connection with that, had we had an indexed subsidy for the last 12 years, we would have lower fares today than we had 12 years ago. I have a table here which will show that. I can distribute these copies if anyone would like to keep one. I also have the ferry toll subsidy. If more copies are needed, we can have them made.

[Traduction]

Pourquoi parle-t-on alors, à l'Île-du-Prince-Édouard, de ces deux personnes qui se rencontrent à quelque part sur la rive nord et se disent «Ah, si on pouvait seulement conserver l'Île comme elle l'est, ce serait beau.» Ce serait beau pour une personne qui n'a pas de comptes à payer. Pour celui qui a des engagements envers 222 personnes, comme moi-même, et qui doit signer des chèques et à obtenir l'aide du banquier, c'est tout à fait différent. Merci.

**Le président:** Je demanderais à Donald Deacon, à M. Angus MacLean, à Leslie MacKay, à Andy Wells et à Mme D'Amour de vous rejoindre pour la période de questions. Nous avons une longue liste de sénateurs qui veulent vous poser des questions, à commencer par le sénateur Bonnell.

**Le sénateur Bonnell:** Merci, monsieur le président, et merci, mes compatriotes de l'Île, qui êtes venus ici nous donner vos idées sur le lien fixe. Il y a un certain nombre d'années, deux insulaires très en vue, qui sont ici aujourd'hui, avaient eu cette discussion au sujet du pont-jetée, mais nous avons entendu parler de finances, Dieu merci.

Maintenant, il y a ce lien fixe, ce qui est différent. Je veux parler à M. Deacon d'une conversation personnelle que j'ai eue avec lui. Au cours de cette conversation, il m'a dit qu'à un moment donné, la situation financière à l'Île-du-Prince-Édouard était telle qu'elle se débrouillerait beaucoup mieux financièrement s'il n'y avait pas de lien fixe. Il disposait de certaines données financières qu'il ne nous a pas présentées aujourd'hui. Est-ce qu'il pourrait nous les présenter maintenant?

**M. Deacon:** Merci, sénateur Bonnell. J'ai entre les mains un état des résultats *pro forma* qui rend compte d'un service de traversier exploité par l'Île-du-Prince-Édouard sur 35 ans. Ce serait la province qui exploiterait le service. On n'aurait pas toujours à demander à Ottawa la permission de faire quelque chose, ni encore d'attendre 17 ans l'arrivée d'un nouveau traversier. Nous serions à la tête des choses. En bout de ligne, le coût total, y compris les dépenses du siège social, l'amortissement en vue du remplacement des traversiers au bout de 20 ans, le fonds de capital et d'emprunt qui prendrait le relais des subventions au bout de 35 ans, s'élèverait à 36 millions de dollars par année. Il resterait environ 6 millions de dollars, que la province pourrait utiliser pour réduire sa dette ou réduire les tarifs.

De même, si nous avions touché une subvention indexée depuis 12 ans, nos tarifs seraient moins élevés aujourd'hui qu'ils l'étaient il y a 12 ans. J'ai un tableau ici qui le montre. Je peux en distribuer des exemplaires, au besoin. J'ai aussi un tableau qui porte sur la subvention aux péages. S'il faut d'autres exemplaires encore, nous pouvons en faire faire des photocopies.



[Text]

That would be the situation if P.E.I. ran the ferry service the way B.C. does it. I talked to the president of B.C. Ferries who would love to come to the island and show us how they set up their ship-building arrangements so they do not have to worry about getting approval from Transport Canada, but they would have this assured subsidy every year indexed for 35 years.

It would really make a tremendous difference to the island and it would mean we could control our tolls. We could control when we put in new ferries, which they maintain can easily be done every 20 years. We can keep up to date on technology. We would learn and probably become the most efficient in the world in ice-breaking ferries because there is nowhere else in the world where there are conditions similar to the Northumberland Strait. That in itself would be a fine base of economic activity for the jobs which Mr. Brennan was talking about. In addition, it would maintain jobs for the ferry workers which, as efficiencies increase, will be put onto other jobs.

I hope that answers your question, Senator Bonnell.

**Senator Bonnell:** I move that those statements be tabled with the committee.

**The Chairman:** Is it agreed, honourable senators?

**Hon. Senators:** Agreed.

**Mr. Deacon:** I also have a copy of the 1992 financial statement for the service. It shows that the subsidy for operating the ferry service in 1992 was a little under \$22.5 million. We are talking about indexing \$42 million for this bridge.

**Senator Macquarrie:** I am most impressed with the quality of people who came up from Prince Edward Island on short notice. I want to say that the abundance of information, some of it that I did not even know, prompts me to believe that we must do more thinking on this very serious subject. This is not a matter for disposition in an hour or two. It is far too serious.

Mr. MacLean is an old colleague. Everyone in Prince Edward Island calls him the Environment Premier for his great record on environmental issues.

There are serious differences in Prince Edward Island over this proposal. I understand that two brothers in Prince Edward Island are not on speaking terms because they disagree on the fixed link.

[Traduction]

Voilà ce que serait la situation si l'Île-du-Prince-Édouard s'occupait du service de traversier, comme le fait la Colombie-Britannique. J'ai parlé au président du *B.C. Ferries*, qui aimerait bien venir sur l'Île et nous montrer comment prévoir la construction des embarcations de façon à ne pas être obligés d'avoir l'approbation de Transports Canada, mais il y aurait cette subvention assurée indexée pendant 35 ans, tous les ans.

Cela aurait un impact énorme sur l'Île: les péages seraient de notre ressort. À ce moment-là, ce serait à nous de décider à quel moment il faut utiliser un nouveau traversier, ce qui peut se faire facilement, selon eux, tous les 20 ans. Nous pourrions demeurer à jour sur le plan technologique. Nous pourrions apprendre et accéder probablement au premier rang mondial de l'efficacité pour ce qui est des traversiers brise-glace, car il n'y a nulle part ailleurs au monde un endroit où les conditions ressemblent à celles que l'on retrouve dans le détroit de Northumberland. Justement ce serait là le fondement d'une activité économique qui permettrait de créer les emplois dont M. Brennan parlait. De plus, on conserverait les emplois du personnel des traversiers qui, avec l'acquisition de gains en rendement, seraient orientés vers d'autres emplois.

J'espère que j'ai bien répondu à votre question, sénateur Bonnell.

**Le sénateur Bonnell:** Je propose que ces documents soient déposés devant le comité.

**Le président:** Sénateurs, êtes-vous d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**M. Deacon:** J'ai également en main un exemplaire des états financiers de 1992 relatifs au service de traversier. On y constate que cette année-là la subvention allouée au service de traversier était légèrement inférieure à 22,5 millions de dollars. Nous parlons d'affecter environ 42 millions de dollars au pont, avec indexation.

**Le sénateur Macquarrie:** J'ai été énormément impressionné par la qualité des témoignages des personnes qui sont venues de l'Île-du-Prince-Édouard, bien qu'elles aient été convoquées à la dernière minute. Je tiens à dire que l'abondance de renseignements qui ont été fournis et que j'ignorais même, dans certains cas, me porte à croire que nous devons réfléchir davantage à cette question très importante. Il ne s'agit pas d'une affaire que nous pouvons régler en quelques heures. Elle est beaucoup trop importante.

M. MacLean est l'un de mes anciens collègues. À l'Île-du-Prince-Édouard, tout le monde l'appelle «le premier ministre de l'Environnement», compte tenu de ses grandes réalisations dans ce secteur.

À l'Île-du-Prince-Édouard, cette proposition suscite de graves différends. Je crois savoir que deux frères qui habitent sur l'Île ne se parlent plus à cause de leur désaccord au sujet du lien fixe.



[Text]

It is important that a proper environmental and economic survey by independent experts be conducted. That would allow for an easing of feelings on both sides. If the anti-bridge people know that everything was done to remove doubt, that will ameliorate the animosity that exists in our beautiful little province.

Does the Honourable Mr. MacLean think that to be a useful, since there is not much else we can do improve the situation now?

**Mr. MacLean:** Mr. Chairman, I agree with what Senator Macquarrie has said. It is essential, in my judgment, that no risk be taken that might damage the environment. From our European background, two or three centuries ago, if you messed up your environment, there were other places to go. But we are reaching a point in terms of world population where there is nowhere else to go. We must preserve what we have, undiminished and undamaged. It is vitally important that we do not damage our environment in any way that will be detrimental to the opportunities our children and descendants have to earn a living and to live in an area such as Prince Edward Island. It is essential and very important that we be meticulous with regard to risking danger to our environment.

**Senator Macquarrie:** I liked Mr. MacLean's reference to the Titanic. When I think about it, my God, it was going full tilt too! Had it not been at top speed, the bulkheads would have held and we would not have had a tragedy.

**Senator Stewart:** The evidence we have had on both sides of this issue has been wonderfully transparent. Mr. MacLauchlan declares his interest, as did Mr. Larkin, Mr. Brennan and the others. I do not think we need to press that point.

I wish to comment on what Mr. Wells said and then come to a question. Mr. Wells kept referring to the causeway project of the 1960s. I know a little bit about that. As I recall, the so-called "causeway" was an extraordinarily sophisticated structure. It involved a causeway segment, a bridge section, an artificial island, and a very long tunnel. The reason it was so sophisticated was because of the extraordinarily harsh circumstances of the Northumberland Strait. To compare this with Chesapeake Bay, a parallel that was mentioned earlier by the minister, is ludicrous.

Mr. Wells said one of the reasons this project is going ahead is that it is engineer driven. That is an observation I find plausible. I remember when the National Arts Centre was

[Traduction]

Il faut que des spécialistes indépendants procèdent à un examen environnemental et économique en bonne et due forme. Cela permettrait de calmer les esprits d'une part et d'autre. Si l'on apprenait à ceux qui s'opposent à la construction du pont que l'on a tout fait pour éliminer les doutes, on remédierait à l'animosité qui sévit dans notre merveilleuse petite province.

Monsieur MacLean, croyez-vous que cette mesure puisse être utile, étant donné qu'à l'heure actuelle nous ne pouvons pas faire grand chose d'autre pour améliorer la situation?

**M. MacLean:** Monsieur le président, je suis d'accord avec le sénateur Macquarrie. À mon avis, il faut absolument que l'on s'assure de ne prendre aucun risque susceptible de nuire à l'environnement. Il y a deux ou trois siècles, si nos ancêtres européens ruinaient l'environnement, ils pouvaient s'établir ailleurs. Mais nous en sommes maintenant à un point où la taille de la population mondiale nous empêche d'aller où que ce soit. Nous devons préserver notre environnement et veiller à ce qu'il demeure intact. Nous devons — c'est d'une importance cruciale — nous assurer de ne pas endommager notre environnement d'aucune façon susceptible de réduire les chances de nos enfants et de nos descendants de gagner leur vie et d'habiter dans une région comme l'Île-du-Prince-Édouard. Nous devons prendre un soin minutieux à ne pas mettre notre environnement en danger: cette question est essentielle et très importante.

**Le sénateur Macquarrie:** J'ai apprécié l'allusion au *Titanic* faite par M. MacLean. Quand j'y pense, je me dis: «Mon Dieu, ce bateau naviguait aussi à pleine vapeur!» À une vitesse plus raisonnable, les parois auraient résisté, et nous aurions évité une tragédie.

**Le sénateur Stewart:** Les représentants des deux parties nous ont présenté des témoignages extrêmement transparents. M. MacLauchlan affiche ses intérêts, tout comme l'ont fait MM. Larkin et Brennan et les autres. Je ne crois pas que nous ayons besoin d'insister sur ce point.

J'aimerais formuler un commentaire quant à la déclaration de M. Wells, commentaire qui se terminera par une question. M. Wells n'a pas cessé de mentionner le projet de construction d'un pont-jetée proposé durant les années 60. Je suis un peu au courant de ce projet. Si je me rappelle bien, le prétendu «pont-jetée» était une structure extraordinairement perfectionnée, qui se composait d'un pont-jetée, d'un pont, d'une île artificielle et d'un très long tunnel. C'est à cause des conditions extrêmement dures qui sévissaient dans le détroit de Northumberland qu'elles devaient être à ce point perfectionnées. Le fait de comparer cette structure à celle de la Baie de Chesapeake, comparaison que le Ministre a faite tout à l'heure, est absurde.

M. Wells a affirmé que c'était entre autres parce qu'il était dirigé par des ingénieurs que le projet avait été mis de l'avant. Je trouve cette observation plausible. Je me souviens que,

## [Text]

being built in Ottawa that the architects figure was \$9 million; the final cost was \$56 million. I said to an architect afterwards, "Why were the figures so wrong?" "Oh," he said, "if we told the truth, nobody would build anything."

Mr. MacLean, we are very modern in Ottawa. We have a lot of lobby-driven legislation and projects. I do not mean interested people coming here as witnesses, but paid lobbyists. Have you ever thought of hiring a firm of lobbyists to drive your side of this project?

**Mr. MacLean:** This is a very interesting observation. It is obvious to me, and to many people, that there is a pressure and a force placed on governments by lobbyists who have high-priced clients. The lobbyists are acting in their clients' personal interests, not in the public interest. That is a scar on our democratic system. That is one of the problems with this proposal.

People from the company proposing to build the bridge were in Prince Edward Island propagandizing the situation. It was very one-sided, to put it mildly. There was no representation from the other side. There was no one there from the shipbuilding industry. This was acquiesced to by the government. I find this disturbing because no one at any level of government was protecting the public interest generally. They seemed to be concerned only with special interest groups.

**Senator Spivak:** This gentleman at the end of the table talked about how beautiful the Island is. I have never been there, but I have heard a lot about it and that it ought to be 100 per cent developed. I think that is what you said, sir, that we want to develop 100 per cent of the Island. That is what I thought I heard.

Do you foresee a great deal of development taking place on the Island after the bridge has been built? If so, there seems to be a contradiction. Part of the reason people want to go to Prince Edward Island is because it is not developed. That is clear.

Did I hear you correctly?

**Mr. MacLauchlan:** Senator, I think you heard me wrong. I said we need a population of 200,000 people. We have 130,000. That is what we need on Prince Edward Island in order for the province to survive. We cannot survive on our own, with moneys being cut by Ottawa. We must have a tax base of our own and get this thing moving and be self-reliant. That is what I am saying.

## [Traduction]

lorsqu'on a construit le Centre national des arts à Ottawa, les architectes avaient évalué le coût de ce projet à 9 millions de dollars; en fin de compte, il a coûté 56 millions de dollars. Après coup, j'ai demandé à un architecte comment leurs estimations avaient pu être à ce point erronées. Il m'a répondu: «Oh, si nous fournissions les vrais chiffres, personne ne construirait jamais rien.»

Monsieur MacLean, on nous considère comme très modernes à Ottawa. Dans notre secteur, une multitude de documents législatifs et de projets sont défendus par des groupes de pression. Je ne parle pas d'intéressés qui assistent à vos délibérations en tant que témoins, mais de lobbyists rémunérés. Avez-vous jamais songé à engager un cabinet de lobbyists pour défendre votre point de vue relativement au projet?

**M. MacLean:** Votre observation est très intéressante. Je compte parmi les nombreuses personnes pour lesquelles il est évident que des lobbyists payés très cher par leurs clients exercent des pressions sur les gouvernements. Les lobbyists représentent non pas l'intérêt public, mais les intérêts personnels de leurs clients. Il s'agit là d'une faille de notre régime démocratique. C'est là l'un des problèmes que pose la proposition.

Des représentants de la société qui propose de construire le pont sont venus défendre leur position à l'Île-du-Prince-Édouard. Leurs déclarations étaient pour le moins partiales. L'autre partie n'était nullement représentée. Personne n'était là pour représenter l'industrie de la construction navale. Le gouvernement a accepté cette situation. Pour ma part, je la trouve perturbante, étant donné qu'aucun représentant de quelque ordre de gouvernement que ce soit ne protégeait l'intérêt public en général. On ne semblait se préoccuper que des groupes d'intérêts particuliers.

**Le sénateur Spivak:** Le monsieur qui se trouve au bout de la table a parlé du magnifique paysage de l'Île. Je n'y suis jamais allée, mais on m'en a beaucoup parlé, et j'ai souvent entendu dire qu'on devrait la mettre en valeur à 100 p. 100. Monsieur, vous avez dit, je crois, que nous devons mettre l'Île en valeur à 100 p. 100. Je crois vous l'avoir entendu dire.

Prévoyez-vous qu'un grand nombre de projets de construction seront amorcés sur l'Île, une fois le pont terminé? Si c'est le cas, je crois déceler une contradiction. C'est en partie parce que l'Île-du-Prince-Édouard n'est pas «développée» qu'elle attire les touristes. C'est clair.

Vous ai-je bien compris?

**M. MacLauchlan:** Sénateur, je crois que vous m'avez mal compris. J'ai dit que nous avons besoin d'une population de 200 000 personnes. Notre population atteint actuellement 130 000 âmes. À l'Île-du-Prince-Édouard, nous avons besoin d'une population de cette taille, si nous souhaitons que la province survive. Étant donné les restrictions budgétaires imposées par le gouvernement fédéral, nous ne pouvons



[Text]

There is all kinds of room for 200,000 people on the Island. There are all kinds of national and provincial parks on the Island and lots of room for you to come to visit. If you come to the Island, you would go back and tell your friends that they are missing a lot; that they should come to the Island to see what is going on.

**Senator Forrestall:** Apart from the general observation already mentioned by Senator Macquarrie, the level of the information we have heard, the emotion, enthusiasm, and sincerity has had me both on and off Senator Macquarrie's wagon this morning.

Which ever way this project goes, I wish you well.

I wanted to welcome Mr. MacLean back and draw to the attention of the committee what might be a conflict between Senator Macquarrie and Mr. MacLean in as much as those two gentlemen, for those who do not know, occupied what was the last dual constituency in Canada; that is, one riding and two members. Of course they agree! That is the only way you can survive that kind of a life. I know whereof I speak.

**Senator Graham:** I want to join with you, and all the other members of the committee, in welcoming these great Prince Edward Islanders.

This is a great exercise in democracy. Did any of you, as individuals or as a group, appeared before the legislative committee in the House of Commons?

**Mr. Larkin:** In my case, I passed on that committee to come up here.

No, we did not, but we saw the brief that was prepared on their side.

**Senator Graham:** I must say, with respect, to former premier MacLean, an old friend of mine, that I have to agree on one point with Mr. Larkin; as a Cape Bretoner, I do not think anyone would want to do away with the Canso Causeway. While we do have difficulties with employment in our part of the world — unemployment is officially at a rate of 30 per cent and unofficially at a rate of 40 per cent — it would be even worse if we did not have the Canso Causeway. I make that point with the greatest respect, and that has to do both with road traffic and rail line traffic.

Would it be fair to observe as an outsider that opinions are divided on the Island by where you live and what you do?

[Traduction]

survivre de nous-mêmes. Nous devons établir notre propre assiette fiscale, aller de l'avant et devenir autonomes. C'est là mon opinion.

L'Île est suffisamment vaste pour accueillir 200 000 personnes. On y trouve toutes sortes de parcs nationaux et provinciaux et de nombreux endroits à visiter. Si vous veniez à l'Île, vous pourriez dire à vos amis, à votre retour, qu'ils manquent quelque chose et qu'ils devraient venir à l'Île pour le constater eux-mêmes.

**Le sénateur Forrestall:** Outre l'observation générale du sénateur Macquarrie au sujet de la quantité de renseignements qui nous ont été fournis, étant donné l'émotion, l'enthousiasme et la sincérité qui ont marqué nos délibérations ce matin, je suis parfois d'accord, parfois en désaccord avec le sénateur.

Quelle que soit la décision que l'on prendra au sujet du projet, je vous souhaite bonne chance.

J'aurais aimé réinviter M. MacLean et montrer aux membres du comité à quoi peut ressembler un conflit entre le sénateur Macquarrie et M. MacLean, étant donné qu'ils siégeaient tous les deux — pour ceux qui l'ignorent — dans la dernière circonscription mixte au Canada, c'est-à-dire un comté représenté par deux députés. Bien sûr qu'ils sont d'accord! C'est la seule façon de survivre dans une situation pareille. Je parle en connaissance de cause.

**Le sénateur Graham:** J'aimerais me joindre à vous, ainsi qu'aux autres membres du comité, pour souhaiter la bienvenue à ces excellents représentants de l'Île-du-Prince-Édouard.

Nos délibérations sont un bel exemple de démocratie. Avez-vous déjà, individuellement ou collectivement, comparu devant le comité législatif de la Chambre des communes?

**M. Larkin:** En ce qui me concerne, j'ai refusé l'invitation de ce comité pour témoigner ici.

Non, nous n'avons pas comparu devant ce comité; toutefois, nous avons vu le mémoire qu'il a rédigé.

**Le sénateur Graham:** Malgré tout le respect que j'éprouve pour l'ancien premier ministre MacLean, qui est un ami de longue date, je dois avouer que je suis d'accord avec M. Larkin sur un plan; je suis originaire du Cap Breton et, à mon avis, personne ne souhaiterait se débarrasser du pont-jetée de Canso. Bien que nous éprouvions des problèmes sur le plan de l'emploi dans notre région — le taux de chômage s'y établit officiellement à 30 p. 100 et officieusement à 40 p. 100 — la situation serait encore pire sans le pont-jetée de Canso. Je soulève cette question bien humblement; de plus, elle touche aussi bien la circulation routière que la circulation ferroviaire.

Serait-il juste d'affirmer, en tant qu'étranger à la région, que l'opinion des habitants de l'Île est partagée selon la région où ils vivent et le métier qu'ils exercent?



[Text]

**Mr. MacLauchlan:** We have 16 ridings in Prince Edward Island provincially. There was an election. Out of the 16, the vote was 58 per cent to 42; 14 voted in favour, 2 against.

**Senator Graham:** I hesitate to make this observation because I have been following this issue as a legislator here in Ottawa, as an Atlantic Canadian, as a Cape Bretoner and a sentimentalist. I wonder how much sentimentality is involved, how much protectionism, and maybe even an overriding or underriding thought about protecting the quality of life as you know it in Prince Edward Island at the present time?

**Mr. Leslie MacKay:** I was introduced as a farmer. I make my living by growing things on Prince Edward Island. We sell roughly \$1 million worth of product per year. That product is totally grown on Prince Edward Island. We employ 20 people in the fall for harvesting, and we have four full-time staff members. The resources we use in Prince Edward Island are strictly farming resources. It is absolutely essential that we have a continuous link to the mainland. That is, as I see it, in the form of a ferry system. A bridge would be nice. It would save the time that Mr. MacLauchlan was talking about, but can we take the chance of something happening to that fixed link? As a farmer who depends on the land for a living, we export all our products. I am not prepared to take that chance.

You were talking about sentimentality. I am looking at this issue economically. It is my business. That is my concern.

**Mr. Brennan:** I do not think, with a fixed link, that Prince Edward Islanders would lose their uniqueness any more than Cape Bretoners.

**Senator Stewart:** They are fading fast, though.

**Senator Graham:** We have not lost our culture.

**Senator Corbin:** We are just losing our rail lines.

**Mr. Deacon:** We do know that a good ferry service is what we want. We do not want the status quo. We want a modernized ferry service. When the CBC poll was announced two or three weeks ago, it showed that 60 per cent of Islanders were for a better ferry service and 60 per cent were for a bridge. When it comes to the commission of this thing, I would hate to see the Government of Canada taking on something when they can leave it to Prince Edward Island to take the decision. They can say to them "Here is the \$42 million indexed over 35 years. You folks decide whether

[Traduction]

**M. MacLauchlan:** L'Île-du-Prince-Édouard est divisée en 16 comtés. Nous avons eu une élection. Dans l'ensemble des comtés, le vote a été partagé à 58 p. 100 contre 42 p. 100; 14 comtés se sont prononcés en faveur du projet et deux s'y sont opposés.

**Le sénateur Graham:** J'hésite à formuler cette observation, puisque je suis cette affaire en qualité de législateur, ici à Ottawa, de Canadien de la région de l'Atlantique, natif du Cap Breton et de grand sentimental. Je me demande jusqu'à quel point le sentimentalisme, le protectionnisme, voire une préoccupation dominante ou sous-jacente ont contribué à préserver la qualité de vie dont nous jouissons actuellement à l'Île-du-Prince-Édouard.

**M. Leslie MacKay:** Durant les présentations, on m'a qualifié d'agriculteur. Je gagne ma vie en cultivant une terre sur l'Île-du-Prince-Édouard. Nous vendons environ un million de dollars de produits par année. Nos produits sont tous cultivés à l'Île-du-Prince-Édouard. À l'automne, nous employons 20 personnes pour la récolte, outre nos quatre employés à temps plein. Nous utilisons strictement des ressources agricoles. Nous avons absolument besoin d'un lien fixe avec le Canada continental. Pour moi, ce lien fixe prend la forme d'un service de traversier. Il serait bien d'avoir un pont. Il permettrait d'économiser du temps, comme M. MacLauchlan l'a souligné; mais pouvons-nous risquer que ce lien fixe soit endommagé? En tant qu'agriculteur, je dois avoir accès au Canada continental, puisque j'exporte tous mes produits. Je ne suis pas prêt à courir ce risque.

Vous parliez de sentimentalisme. J'étudie cette question d'un point de vue économique. C'est mon affaire. Je dois m'en préoccuper.

**M. Brennan:** À mon avis, si l'on construisait un lien fixe, les résidents de l'Île-du-Prince-Édouard ne perdraient pas plus leur caractère unique que ceux du Cap Breton.

**Le sénateur Stewart:** Cependant, leur identité s'évanouit rapidement.

**Le sénateur Graham:** Nous n'avons pas perdu notre culture.

**Le sénateur Corbin:** Nous perdons seulement nos voies ferroviaires.

**M. Deacon:** Nous savons que c'est un bon service de traversier que nous voulons. Nous ne voulons pas du statu quo. Nous voulons un service de traversier adapté aux conditions modernes. Lorsqu'on a annoncé les résultats du sondage de la SRC il y a deux ou trois semaines, nous avons appris que 60 p. 100 des résidents de l'Île étaient favorables à un service de traversier amélioré et que 60 p. 100 étaient favorables à la construction d'un pont. Lorsque viendra le temps de réaliser ce projet, je n'aimerais pas voir le gouvernement fédéral prendre des responsabilités, alors qu'il pourrait laisser cette décision à

[Text]

you want to sign it over to SCI or whether you want to have your own service. You take on the responsibilities of any cost overruns." Almost all these major products have gone well over 35 per cent in cost overruns. The one in Malaysia was 70 per cent over and it is 90 per cent for the Chunnel. We have not seen a bridge of this sort built under these conditions before and yet we are only protected for a 30 per cent cost overrun. It would be interesting to see what the government of Prince Edward Island would do. I do not think they would leave themselves exposed where they have only one way off the island and that one way could be knocked out in the winter time.

I am driven by economics because I am not an environmental expert. I think that we are making a grave mistake if we waste our money and expose ourselves to the tremendous liabilities involved in this project.

**Mr. MacLauchlan:** The Government of Canada has agreed that if the subsidy came in under \$45 million, it would be feasible and if the bridge could be built they would go ahead. They came with a subsidy of \$41.5 million, if I have the figures correct. I do not see why there is all this talk about \$45 million when it came in \$3.5 million less than the projected figures.

**Mr. Wells:** I don't know where you got that number, Harry. I have never heard it before.

**Mr. MacLauchlan:** You have heard it now.

**Senator Buchanan:** Mr. Chairman, I am sorry I had to miss the testimony given by the three witnesses. Frankly I did not realize that this matter was as controversial as it now appears to be. First, I want to congratulate my colleague of over 10 years ago from around the Council of Maritime Premiers table, Mr. Angus MacLean, for his presentation and the others who were with him for their presentations. Don Deacon and I have belonged to an organization whose motto is "Be prepared". I suspect that you were well prepared today.

It seemed to me that islanders were in favour of this bridge. I am wondering now whether or not that is right. Since 1984, the Council of Maritime Premiers, regardless of political stripe, agreed the fixed link should be built. I do not think that has changed. The plebiscite came out 60-40 in favour of a fixed link crossing. You say that the polls indicate that some are in

[Traduction]

la population de l'Île-du-Prince-Édouard. Il pourrait lui dire: «Voici la subvention de 42 millions de dollars indexée sur 35 ans. À vous de déterminer si vous confiez le projet à la SCI ou si vous mettez en place votre propre service. Vous devrez prendre la responsabilité de tout dépassement de coûts». Presque tous les travaux d'envergure de ce genre ont entraîné un dépassement de coûts bien supérieur à 35 p. 100. Le projet de la Malaysia a entraîné un dépassement de coûts de 70 p. 100, et celui du Tunnel sous la Manche, de 90 p. 100. On n'a encore jamais construit ce genre de pont dans ce genre de conditions, et, malgré tout, nous ne sommes protégés que pour un dépassement de coûts de 30 p. 100. Il serait intéressant de voir les mesures que prendrait le gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard. Je ne crois pas qu'il se placerait en position vulnérable, alors que la population ne dispose que d'un moyen de quitter l'Île, et que ce moyen pourrait être détruit durant l'hiver.

Je m'attache aux facteurs économiques, puisque je ne suis pas un spécialiste de l'environnement. À mon avis, nous commettrons une grave erreur, si nous gaspillons notre argent et que nous nous exposons aux inconvénients considérables liés à ce projet.

**M. MacLauchlan:** Le gouvernement fédéral a convenu que, si la subvention était inférieure à 45 millions de dollars, le projet serait réalisable et qu'il donnerait le feu vert, si le pont pouvait être construit. Si je me rappelle les chiffres exacts, je crois que l'on a établi la subvention à 41,5 millions de dollars. J'ignore la raison d'être de toutes ces discussions au sujet d'une somme de 45 millions de dollars, alors que la subvention atteint 3,5 millions de dollars de moins que les chiffres prévus.

**M. Wells:** Harry, j'ignore d'où vous tenez ce chiffre. Je n'en ai encore jamais entendu parler.

**M. MacLauchlan:** Je vous en parle maintenant.

**Le sénateur Buchanan:** Monsieur le président, je suis désolé d'avoir manqué le témoignage des trois témoins. Honnêtement, je ne m'étais pas rendu compte que cette question était aussi controversée qu'elle semble maintenant l'être. Tout d'abord, je tiens à féliciter celui que je côtoyais il y a plus de 10 ans au Conseil des premiers ministres des Maritimes, M. Angus MacLean, de son exposé, ainsi que ceux qui l'accompagnent, de leurs témoignages. Don Deacon et moi-même avons été membres d'une organisation dont le mot d'ordre était «Soyez prêts». Je suppose que vous étiez bien préparés aujourd'hui.

Il m'avait semblé que la population de l'Île était favorable à la construction du pont. Je me demande aujourd'hui si mon impression était juste. Depuis 1984, le Conseil des premiers ministres des Maritimes, quelle que soit la couleur du parti au pouvoir, convient que l'on doit construire le lien fixe. Je ne crois pas qu'il ait changé d'opinion. Au vote populaire, la



[Text]

favour of the bridge and some are in favour of the ferry system. Why has there been no move to hold another plebiscite?

**Mr. Larkin:** A recent poll done by CBC indicated 64 per cent — it depends on how you want to slant the figures — a significant increase in the number of islanders wanting this link. Of those polled, 64 per cent indicated they were in favour, not 60 per cent. The number of people opposed has gone down. The last round of meetings were held on May 3 and May 4. About 1,600 people turned out. We put out about \$5,000 in advertising and Public Works Canada did some advertising to get people to come to the meetings to express their opinions. Of the 1,600 people there, 1,251 signed letters of support to move this project ahead, about 78 per cent of those in attendance. We would have no trouble in Prince Edward Island getting 8,000 to 10,000 people to come out in support. If you want those letters, Elmer MacKay has them; 8,000 to 10,000 letters of people who want this project to move ahead. We were surprised. We would have been happy with 700. The meetings were held and people had the opportunity to attend.

**Senator Spivak:** Did you say that there was only a 30 per cent overrun guarantee through the subsidies and tolls or is it additional money?

**Mr. Deacon:** The 30 per cent is for construction. They got 10 per cent in the one case and the \$200 million completion bond. The combined amount is 30 per cent.

**Senator Spivak:** What happens if it goes higher, say to 70 per cent? Where will that money come from?

**Mr. Deacon:** It is the same guarantee you would have if you had a private enterprise contractor building it. It goes on the guarantee of the builder and to the extent that the builder cannot meet it, the project sits uncompleted or the government picks up the tab and continues it.

**Senator Spivak:** Is that a federal or provincial responsibility?

**Mr. Deacon:** It is a federal responsibility. It is the same thing that happened with our CP Hotel. The contractor did not have the funds to complete it and the government picked up the bill.

**Senator Spivak:** Has a cost-benefit study ever been done of building a rail tunnel as an alternative to the bridge?

[Traduction]

population s'est prononcée en faveur d'un lien fixe pour franchir le détroit dans une proportion de 60 contre 40 p. 100. Vous dites que les sondages révèlent que certains sont favorables au pont et que d'autres sont favorables à la flotte de traversiers. Pourquoi n'a-t-on pris aucune mesure pour tenir un autre vote populaire?

**M. Larkin:** D'après un récent sondage de la SRC, le pourcentage est passé à 64 p. 100 — selon la façon dont vous interprétez les chiffres — ce qui représente une augmentation importante du nombre de résidents de l'Île qui souhaitent que l'on construise ce lien. Non pas 60, mais 64 p. 100 des répondants se sont dits favorables au projet. Le nombre d'opposants a diminué. La dernière ronde de discussions a eu lieu les 3 et 4 mai. Environ 1 600 personnes y ont assisté. Nous avons alloué environ 5 000 \$ à la publicité relative à ces discussions, et Travaux publics Canada l'ont annoncée quelque peu, afin d'inviter la population à venir exprimer leur opinion aux réunions. Des 1 600 personnes présentes, 1 251, soit environ 78 p. 100, ont signé des lettres d'appui pour que l'on donne le feu vert au projet. À l'Île-du-Prince-Édouard, nous n'aurions aucune difficulté à obtenir le soutien de 8 000 à 10 000 personnes. Si vous souhaitez voir ces lettres, M. Elmer MacKay les a en main; de 8 000 à 10 000 lettres de personnes favorables à ce projet. Nous avons été étonnés. Nous aurions été heureux d'obtenir l'appui de 700 personnes. Les réunions ont eu lieu, et la population y a été invitée.

**Le sénateur Spivak:** Avez-vous dit que l'on n'avait prévu qu'une garantie de dépassement de coûts de 30 p. 100 pour les subventions et les droits? S'agit-il plutôt de fonds additionnels?

**M. Deacon:** La garantie de 30 p. 100 porte sur les coûts de construction. On a obtenu, d'un côté, une garantie de 10 p. 100 et la garantie de fin de travaux de 200 millions de dollars. Le total s'élève à 30 p. 100.

**Le sénateur Spivak:** Qu'advient-il si le dépassement des coûts est plus élevé, disons qu'il atteint 70 p. 100? Où prendra-t-on ces fonds?

**M. Deacon:** Il s'agit de la même garantie qui s'appliquerait si le contrat de construction était alloué à une entreprise privée. On s'en remet à la garantie du constructeur, et, si celui-ci ne peut la respecter, le projet est soit abandonné, soit repris par le gouvernement, qui paie les coûts.

**Le sénateur Spivak:** Cette responsabilité incombe-t-elle au gouvernement fédéral ou au gouvernement provincial?

**M. Deacon:** Elle relève du fédéral. La même chose s'est produite dans le cas de notre hôtel CP. L'entrepreneur n'a pas eu suffisamment de fonds pour mener le projet à bien, et c'est le gouvernement qui a réglé la facture.

**Le sénateur Spivak:** A-t-on déjà consacré une étude de rentabilité à la construction d'un tunnel ferroviaire plutôt que d'un pont?



[Text]

**Mr. Deacon:** We have only had a cost benefit study done on a bridge. That has been one of our difficulties. We never had a cost benefit study done on a good ferry service or a rail tunnel.

**Senator Spivak:** At the time of the Canso Causeway was that done?

**Mr. Deacon:** I don't know.

**Senator Graham:** It was done.

**Senator Phillips:** Mr. Chairman, I want to thank the witnesses for appearing this morning. It has been an interesting session. Normally our committee meetings last two hours, this has gone three hours.

Mr. Chairman, bearing in mind the hour, I move that we report Bill C-110 without amendment.

**The Chairman:** All those in favour? Contrary minded?

I declare the motion carried.

On behalf of the committee, I want to thank all the witnesses and presenters who came here from Prince Edward Island.

The committee adjourned.

[Traduction]

**M. Deacon:** La seule étude de rentabilité que nous avons effectuée avait trait à la construction d'un pont. C'est là l'un des secteurs qui nous ont posé problème. Nous n'avons jamais consacré d'étude de rentabilité à la mise en place d'un bon service de traversier ou d'un tunnel ferroviaire.

**Le sénateur Spivak:** A-t-on effectué ce genre d'étude lorsqu'on a construit le pont-jetée de Canso?

**M. Deacon:** Je l'ignore.

**Le sénateur Graham:** On a effectué une étude de rentabilité.

**Le sénateur Phillips:** Monsieur le président, je souhaite remercier les témoins qui ont comparu ce matin. Nous avons eu une séance intéressante. Normalement, les réunions de notre Comité durent deux heures; aujourd'hui, elle a duré trois heures.

Monsieur le président, étant donné l'heure qu'il est, je propose que nous fassions rapport du projet de loi C-110 tel quel.

**Le président:** Quels sont ceux qui sont favorables à cette proposition? Quels sont ceux qui s'y opposent?

La proposition est adoptée.

Au nom des membres du comité, je tiens à remercier tous les témoins qui sont venus de l'Île-du-Prince-Édouard.

Le comité suspend ses travaux.

















*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canada Communication Group — Publishing  
Ottawa, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Groupe Communication Canada — Édition  
Ottawa, Canada K1A 0S9

#### WITNESSES—TÉMOINS

*From Department of Public Works:*

Mr. Ranald Quail, Deputy Minister;

Mr. Reg Evans, Assistant Deputy Minister;

Mr. Greg Vaughan, Project Leader, Northumberland Strait Crossing Project.

Mr. Donald M. Deacon, past Chairman of Atlantic Provinces Economic Council and former member of Atlantic Canada Opportunities Agency.

The Honourable J. Angus MacLean, former Premier of Prince Edward Island.

Mr. Leslie MacKay, potato farmer; past Chairman, P.E.I. Land Use Committee; past Chairman, P.E.I. Potato Marketing board and past Chairman, P.E.I. Potato Processing Council.

Mr. Andy Wells, Former Prince Edward Island Deputy Minister of Transportation and Public Works.

Mrs. Thérèse D'Amour, Co-owner of tourist attraction, P.E.I.

Mr. Robert A. Brennan, President, Resource Marketing Associates Inc.

Mr. Harry MacLauchlan, President, Island Petroleum Products Limited.

Mr. Jim Larkin, General Manager, Tourism Industry Association of P.E.I.

*Du ministère des Travaux publics:*

M. Ranald Quail, sous-ministre;

M. Reg Evans, sous-ministre adjoint;

M. Greg Vaughan, chef du projet, le projet de raccordement dans le détroit de Northumberland.

M. Donald M. Deacon, ancien président de l'Atlantic Provinces Economic Council, ancien membre de l'Agence de promotion économique du Canada Atlantique.

L'honorable J. Angus MacLean, ancien premier ministre de l'Île-du-Prince-Édouard.

M. Leslie MacKay, cultivateur de pomme de terre; ancien président, P.E.I. Land Use Committee; ancien président, P.E.I. Potato Marketing Board et ancien président P.E.I. Potato Processing Council.

M. Andy Wells, ancien sous-ministre des Transports et Travaux publics, Île-du-Prince-Édouard.

Mme Thérèse D'Amour, co-propriétaire d'un attrait touristique, Île-du-Prince-Édouard.

M. Robert A. Brennan, président, Resource Marketing Associates Inc.

M. Harry MacLauchlan, président, Island Petroleum Products Limited.

M. Jim Larkin, directeur général, Tourism Industry Association of P.E.I.

C A I  
4019  
- T33



Third Session  
Thirty-fourth Parliament, 1991-93

Troisième session de la  
trente-quatrième législature, 1991-1993

SENATE OF CANADA

---

*Standing  
Senate Committee on*

# Transport and Communications

*Chairman:*  
The Honourable Donald H. Oliver C.P.

---

## INDEX

OF PROCEEDINGS

*(Issues 1 to 37 inclusive)*

SÉNAT DU CANADA

---

*Comité  
sénatorial permanent des*

# Transports et des communications

*Président:*  
L'honorable Donald H. Oliver c.r.

---

## INDEX

DES DÉLIBÉRATIONS

*(Fascicules 1 à 37 inclusivement)*



Prepared by

Clare Breckenridge  
Manon Carpentier,  
Louise Therrien

Information and Technical Services Branch

**LIBRARY OF PARLIAMENT**

Compilé par

Clare Breckenridge  
Manon Carpentier,  
Louise Therrien

Direction de l'information et des  
services techniques,

**BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT**



## SENATE OF CANADA

Standing Senate Committee on  
Transport and Communications,  
3rd Session, 34th Parliament, 1991-93

### INDEX

(Issues 1-37 inclusive)

#### Aboriginal peoples

Indian land, railway crossing, 8:26; 9:6,52-3; 28:13  
Marine spills, clean-up and impact, 35:23-5

#### ACOA

*See*

Atlantic Canada Opportunities Agency

#### Act respecting National Transportation

*See*

National Transportation Act, 1987

#### Act to amend an Act to provide for the appointment of a Port Warden for the Harbour of Quebec and an Act to amend and consolidate the Acts relating to the office of Port Warden for the Harbour of Montreal, and to validate certain fees and charges established pursuant thereto

*See*

Bill C-14

#### Act to amend the Aeronautics Act and to amend An Act to amend the Aeronautics Act

*See*

Bill C-5

#### Act to amend the Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act

*See*

Bill S-11

#### Act to amend the Canada Shipping Act and to amend another Act in consequence thereof

*See*

Bill C-121

#### Act to amend the Copyright Act

*See*

Bill C-88

#### Act to amend the Railway Act (grain and flour subsidies)

*See*

Bill C-11

#### Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods

*See*

Bill C-45

#### ACTRA

*See*

Alliance of Canadian Cinema, Television and Radio Artists

#### Adams, Michael, President, Environics Research Group; Canadian Association of Marketing Research Organizations; Professional Marketing Research Society

Bill C-62, subject-matter, discussion, 19:14-6,19-21

## SÉNAT DU CANADA

Comité sénatorial permanent des  
Transports et des communications  
3<sup>e</sup> session, 34<sup>e</sup> législature, 1991-1993

### INDEX

(Fascicules 1-37 inclusivement)

#### Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis (ALÉ)

Cabotage maritime, exemption, 24:30

Chapitre 18 - Dispositions institutionnelles, 33:12-3,19

Chemins de fer, rationalisation, effets, 5:24,90

Culture, industries, 36:12,21

Transmissions par câble, droits d'auteur, 29:6-7,10; 31:11; 32:13

*Voir aussi*

Télécommunications - Industrie

#### Accord de libre-échange nord-américain (ALÉNA)

Propriété intellectuelle, 32:20

*Voir aussi*

Télécommunications - Industrie

#### Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT)

*Voir sous*

Télécommunications - Industrie

#### ACTC

*Voir*

Association canadienne de télévision par câble

#### Acte de l'Amérique du Nord britannique

*Voir*

Loi constitutionnelle de 1867

#### ACTI

*Voir*

Association canadienne de la technologie de l'information

#### ACTRA

*Voir*

Alliance of Canadian Cinema, Television and Radio Artists

#### ACUS

*Voir*

Association canadienne des utilisateurs de satellites

#### Adams, Michael, président, Environics Research Group; Canadian Association of Marketing Research Organizations; Association professionnelle de recherche en marketing

Projet de loi C-62, teneur, discussion, 19:14-6,19-21

#### Adams, honorable Willie, sénateur (Territoires du Nord-Ouest)

Projet de loi C-15, 3:29-30; 4:24

Projet de loi C-62, teneur, 12:52-4

Témoignage sur la protection du milieu marin, 34:29-31

Vice-président, élection, motion, 14:73

#### Aéronautique, Loi

Amendements

Art. 4, - Champ d'application, 10:7

Art. 4(5), 23:41

Art. 4(6), 23:41

Art. 4.7(3) - Mesures de sûreté: aéronefs étrangers, 10:12

**Adams, Hon. Willie, Senator (Northwest Territories)**

Bill C-15, 3:29-30; 4:24

Bill C-62, subject-matter, 12:52-4

Deputy Chairman, election, motion, 14:73

Testimony on marine environmental protection, 34:29-31

**Aeronautics Act****Amendments**

Section 4 - Application of Part, 10:7

Section 4(5), 23:41

Section 4(6), 23:41

Section 4.7(3) - *Idem*, 10:12

Section 5.81(1) - Agreements with a provincial authority, 10:23

Section 6.41 - Interim Orders, 10:20

Section 6.41(2) - Coming into force, 10:13

Section 6.41(4) - Exemption, 10:12-3

Section 6.71(1) - Minister may refuse to issue Canadian aviation document, 10:13, 18, 20

Section 7.1(1) - Suspension, etc., on medical, etc., grounds, 10:15

Section 7.1(2)(a)(iii), 10:14

**Aeronautics Act, Act to amend and to amend An Act to amend the Aeronautics Act***See*

Bill C-5

**Agriculture Department**

Feed Freight Assistance Program, 2:15-8

**AGT***See under*

Telecommunications

**Ainsworth-Remote Asset Management Inc.**

Bill C-62, subject-matter, position, 27:18

**Air Canada**

Official Languages Act, application, 3:37-8, 50-1; 4:19-20

**Air transport****Accidents**

Air India, June 23, 1985, 10:11

Safety, investigations, interim orders, 10:6-7, 12-3, 20

Tokyo, Japan, Narita Airport, explosion, June 13, 1985, 10:11

American situation, 7:35

Atlantic Provinces, improvement, 5:165

**Canada-U.S., transborder exchange, negotiations**

Alliances and merger, 33:17-8, 30-2

American carriers, advantages, 33:8, 29-30

American market, opening, need, 33:6-7

Cabotage, withdrawal, 22:27-8; 33:21, 26-7

Canadian carriers

Compensation, need, 33:8-10

Viability, 33:8, 10, 30, 34-5

Dispute settlement, 33:12-3, 14, 19-20

Duplication, 33:35

Freedom rights, 33:21-2

Safety, withdrawal, 33:21

Canadian aviation document, 10:7, 13-6, 18-20

Consumer behaviour and loyalty, 33:10, 33-4, 35

Crew members, hours of work, limitation, regulations, 10:7, 9-10, 16-7, 24-5

Deregulations, impact, 33:35-6

Noise, reduction, 10:6, 7-8, 10-1, 21

Railways, comparison, 5:58; 7:83; 8:20

**Aéronautique, Loi—Suite****Amendements—Suite**

Art. 5.81(1) - Accords avec des autorités provinciales, 10:23

Art. 6.41 - Arrêtés d'urgence, 10:20

Art. 6.41(2) - Entrée en vigueur, 10:13

Art. 6.41(4) - Exclusion, 10:12-3

Art. 6.71(1) - Refus de délivrer un document d'aviation canadien, 10:13, 18, 20

Art. 7.1(1) - Autres motifs, 10:15

Art. 7.1(2)a), 10:14

**Aéronautique, Loi, et la Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique, Loi modifiant***Voir*

Projet de loi C-5

**Aéroports**

Accès canado-américain, négociations

Créneaux, 33:10-2, 14, 22-3, 24-5

Droit d'accès, 33:19-20

Pré-dédouanement, 33:13, 25-6

Sans discrimination, 33:10, 13, 23-4, 26

Aéronefs bruyants, élimination progressive, 10:10-1

Aéroports municipaux, imposition des frais d'utilisation aux forces armées, 3:29-30

Arctique, aéroport, 3:29

Atterrissage, droits, 10:15-6

**Bruit**

Atténuation, dispositions, infractions, amendes, 10:6-7, 21-2

Plaintes, 10:8, 18, 21-2

Points fixes moteurs, 10:8, 17-8

Trajectoires de vol, infractions, 10:7

Cession à une administration aéroportuaire locale

Administration aéroportuaire locale

Aéronef, saisie, pouvoirs, 23:41-2

Cession à une troisième administration, 3:26-7; 4:13-4

Employés, 3:32-3, 35-6, 39, 45; 4:7-10

Prestations de retraite, 3:6, 28-9; 4:8-9

Entreprises du secteur privé, responsabilités, 3:8-12, 18-9, 26, 33-5, 37-9, 43-4, 50-2; 4:8-13, 18-9, 28, 31-3

**Finances**

Concessionnaires, 3:10, 26; 4:16

Droits d'utilisation, 3:9, 18, 26-7; 4:14-8, 36-7

Fonds de pension, investissement, 23:36-7

Pertes et excédents, 3:8, 12, 18-20, 42; 4:8, 11

Revenus, sources, possibilités, 3:10, 18

Vérification, 3:20, 25; 4:33-5

**Gestion**

Conseils d'administration, membres, 3:8, 10-1, 17-20, 21-2, 23, 25-6, 28, 41, 52; 4:9, 12-3, 33, 35

Examen public, 3:23-6; 4:33-5

Infrastructure ou bien d'équipement, détérioration, risque, 3:23-4; 4:33-4

Rapports annuels, 3:24-6; 4:35

Terres de l'aéroport, aménagement, 3:9-10, 18, 41; 4:11-2

Information de base, 3:7-10, 13-4, 30, 32, 35; 4:22

Langues officielles, Loi, application, 3:6, 11-2, 28-9, 33-5, 39, 44-5, 49-54; 4:9-11, 19-23, 25-32; 23:37-8, 44-5

Air Canada, comparaison, 3:37-8, 50-1; 4:19-20

Avancement, promotion, 3:39, 51; 23:43-4

Concessionnaires, 3:39-40, 45, 49-50, 52-3; 4:8, 23-4, 38-9

Deux communautés linguistiques, participation équitable, 3:37-8, 45, 51; 4:10-1; 23:42-3

Langue de travail, 3:11, 35-9, 45, 49, 51-2; 4:10, 26-9, 32; 23:44

Service au public, 3:33, 35-9, 45, 49, 54; 4:8-11, 20-1, 27-9, 31-2; 23:38-9

**Air transport—Cont'd**

- Routes, jurisdiction
  - Montreal-Pittsburgh, 33:27
  - Ottawa-Pittsburgh, 33:27-8
- Security, 10:8-9,11-3,18
- See also
  - Canada-United States Air Transport Agreement, negotiations

**Airport Transfer Advisory Board**

- Creation, members, 3:8,17,30; 4:33

**Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act**

- See
  - Bill C-15

**Airports**

- Access, Canada-U.S., negotiations
  - Pre-clearance, 33:13,25-6
  - Right of access, 33:19-20
  - Slots, 33:10-2,14,22-3,24-5
  - Without discrimination, 33:10,13,23-4,26
- Arctic Airport, 3:29
- Canadian aviation document, 10:7,13-6,18-20
- Federal government, regulation-making power, delegation, Willis case, 10:6,20,22-4
- Halifax, Nova Scotia, 3:19; 4:18-9; 10:21
- Landing rights, 10:15-6
- Montreal, Quebec (Dorval and Mirabel), 10:18,21-2
- Municipal airports, charges for military use, 3:29-30
- Noise
  - Abatement procedures, breaches, penalties, 10:6-7,21-2
  - Complaints, 10:8,18,21-2
  - Engine runups, 10:8,17-8
  - Flight track infractions, 10:7
- Noisy aircraft, phase-out, 10:10-1
- Northwest Territories, air service, 4:24
- Ownership, 3:36,40; 4:12
- Security, 10:8-9,11-3,18; 23:38
- Toronto, Ontario (Lester B. Pearson)
  - Noise, 10:7-8,10,18,20-2
  - Pickering lands, development, study, 10:22
  - Radar system, 10:7-8
  - Redevelopments, 10:20,22
  - Slots, 33:11-2
- Transfer to local airport authority
  - Air traffic control and weather services, effect, 3:27-8; 4:7
  - Airlines, effect, 3:43,46; 4:36
  - Benefits, 3:9-10,32,34-5,40-1,43; 4:13
  - Calgary, Alberta, 3:7-8,10,18,23,32-4,38; 4:33
  - Community, repercussions, 3:26; 4:35
  - Comparison with other countries, statistics, 3:31
  - Consumers, various regions, effect, 4:14-5,17-8,36-7
  - Decision-making process
    - Local group, initiative, 3:9,20-1,27,29-31; 4:22-4,35
  - Negotiations, 3:8-9,17-8,23,33,42; 4:11-2,33-4
    - Agreement between federal government and local airport authority, public document, 3:25-6; 4:34-5
    - Guidelines, 3:6,8,17-8,21,23-5,29,42; 4:7,24,33
    - Lease, 3:6,9,21-2,24-7,32; 4:11-2,14-6,33-5; 23:39-40
    - Names, list, 3:7,31; 4:22
- Edmonton, Alberta, 3:7-8,18,32-4,38; 4:33
- Federal government
  - Policy, 3:6,23,25,43-4; 4:8-9,22,24,26
  - Revenues, effect, 3:6,9-10,21; 4:8,11-2,15
- Gate access, effect, 3:23-5; 4:34
- List, 23:46

**Aéroports—Suite**

- Cession à une administration aéroportuaire locale—*Suite*
- Administration aéroportuaire locale—*Suite*
- Langues officielles, Loi, application—*Suite*
- Sociétés d'État, entités, privatisation, comparaison, 3:37,51; 4:19-20,27-30
- Organismes sans but lucratif, 3:8,12,18-9,42,51; 4:8,11-2,21
- Région, activité économique et création d'emplois, 3:10-1, 18,26,32-3,40-1; 4:8-9,13,19
- Responsabilité 3:23-6; 4:34-5
- Travail, relations, 3:6,28-9,33; 4:8-9
- Avantages, 3:9-10,32,34-5,40-1,43; 4:13
- Calgary, Alberta, 3:7-8,10,18,23,32-4,38; 4:33
- Communautés, répercussions, 3:26; 4:35
- Comparaison avec d'autres pays, statistiques, 3:31
- Consommateurs, diverses régions, effets, 4:14-5,17-8,36-7
- Contrôle de la circulation aérienne, services et services de météorologie, effets, 3:27-8; 4:7
- Edmonton, Alberta, 3:7-8,18,32-4,38; 4:33
- Gouvernement fédéral
  - Politique, 3:6,23,25,43-4; 4:8-9,22,24,26
  - Revenus, effets, 3:6,9-10,21; 4:8,11-2,15
- Lignes aériennes, effets, 3:43,46; 4:36
- Liste, 23:46
- Montréal (Dorval et Mirabel), Québec
  - Activité économique régionale et création d'emplois, 3:11,32, 40-1
  - Administration aéroportuaire, 3:7-8,11-2,18-9,32-6,38,40-2; 4:12
  - Langues officielles, Loi, application, 3:11-2,35-40
  - Mirabel, superficie des terres, 3:41-2
  - Saint-Hubert, aéroport, relations, 3:43-4
- Portes d'accès, disponibilité, effets, 3:23-5; 4:34
- Privatisation, distinction, 3:7,9
- Processus décisionnel
  - Groupe local, initiative, 3:9,20-1,27,29-31; 4:22-4,35
- Négociations, 3:8-9,17-8,23,33,42; 4:11-2,33-4
  - Bail, 3:6,9,21-2,24-7,32; 4:11-2,14-6,33-5; 23:39-40
  - Entente entre le gouvernement fédéral et l'administration aéroportuaire locale, document public, 3:25-6; 4:34-5
  - Lignes directrices, 3:6,8,17-8,21,23-5,29,42; 4:7,24,33
  - Noms, liste, 3:7,31; 4:22
- Sécurité, normes, effets, 3:27-8; 4:7,17
- Statut fiscal, 23:40-1
- Toronto, Ontario, aéroport 3, 4:16; 23:39
- Vancouver, Colombie-Britannique, 3:7-8,18-9,32-4,38
- Document d'aviation canadien, 10:7,13-6,18-20
- Frais d'utilisation, 4:14-5,18,36-7
- Gouvernement fédéral, réglementation, délégation, affaire Willis, 10:6,20,22-4
- Halifax, Nouvelle-Écosse, 3:19; 4:18-9; 10:21
- Montréal, Québec (Dorval et Mirabel), 10:18,21-2
- Propriétaire, 3:36,40; 4:12
- Sécurité, 10:8-9,11-3,18; 23:38
- Territoires du Nord-Ouest, service aérien, 4:24
- Toronto, Ontario (Lester B. Pearson)
  - Bruit, 10:7,8,10,18,20-2
  - Créneaux, 33:11-2
  - Pickering, terres, aménagement, étude, 10:22
  - Radar, système, 10:7-8
  - Réaménagement, 10:20,22
- Vancouver, Colombie-Britannique, bruit, plaintes, 10:21
- Zonage, accords avec les autorités provinciales, 10:6,20,22-4
- Voir aussi
  - Entente Canada-États-Unis sur le transport aérien, négociations



**Airports—Cont'd****Transfer to local airport authority—Cont'd****Local airport authority**

Accountability, 3:23-6; 4:34-5

Aircraft, seizure, powers, 23:41-2

Background information, 3:7-10,13-4,30,32,35; 4:22

Employees, 3:32-3,35-6,39,45; 4:7-10

Pension benefits, 3:6,28-9; 4:8-9

**Finances**

Audit, 3:20,25; 4:33-5

Concessionaires, 3:10,26; 4:16

Losses and surpluses, 3:8,12,18-20,42; 4:8,11

Pension fund investment, 23:36-7

Revenue generating initiatives, 3:10,18

User fees, 3:9,18,26-7; 4:14-8,36-7

Labour relations, 3:6,28-9,33; 4:8-9

**Management**

Airport lands, development, 3:9-10,18,41; 4:11-2

Annual reports, 3:24-6; 4:35

Boards of directors, members, 3:8,10-1,17-20,21-2,23, 25-6,28,41,52; 4:9,12-3,33,35

Capital facility or asset, rundown, risk, 3:23-4; 4:33-4

Public scrutiny, 3:23-6; 4:33-5

Non-profit organization, 3:8,12,18-9,42,51; 4:8,11-2,21

Official Languages Act, application, 3:6,11-2,28-9,33-5,39, 44-5,49-54; 4:9-11,19-23,25-32; 23:37-8,44-5

Advancement, promotion, 3:39,51; 23:43-4

Air Canada, comparison, 3:37-8,50-1; 4:19-20

Crown corporations, entities, privatization, comparison, 3:37, 51; 4:19-20,27-30

Equitable participation of the two language communities, 3:37-8,45,51; 4:10-1; 23:42-3

Language of work, 3:11,35-9,45,49,51-2; 4:10,26-9,32; 23:44

Service to the public, 3:33,35-9,45,49,54; 4:8-11,20-1,27-9, 31-2; 23:38-9

Third parties under contract, 3:39-40,45,49-50,52-3; 4:8,23-4, 38-9

Private sector business, responsibilities, 3:8-12,18-9,26,33-5, 37-9,43-4,50-2; 4:8-13,18-9,28,31-3

Regional economic activity and job creation, 3:10-1,18,26,32-3, 40-1; 4:8-9,13,19

Transfer to a third authority, 3:26-7; 4:13-4

Montreal (Dorval and Mirabel), Quebec

Airport authority, 3:7-8,11-2,18-9,32-6,38,40-2; 4:12

Mirabel, land area, 3:41-2

Official Languages Act, application, 3:11-2,35-40

Regional economic activity and job creation, 3:11,32,40-1

St. Hubert Airport, relationship, 3:43-4

Privatization, distinction, 3:7,9

Safety and security standards, effect, 3:27-8; 4:7,17

Tax status, 23:40-1

Toronto, Ontario, Terminal 3, 4:16; 23:39

Vancouver, British Columbia, 3:7-8,18-9,32-4,38

User fees, 4:14-5,18,36-7

Vancouver, British Columbia, noise complaints, 10:21

Zoning, agreements with provincial authorities, 10:6,20,22-4

**See also**

Canada-United States Air Transport Agreement, negotiations

**Affaires indiennes et du Nord canadien, ministère**

Terres indiennes traversées par chemin de fer, demandes, 9:53; 28:13

**Agence de promotion économique du Canada atlantique (APECA)**

Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale

reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse

Mémoire (pièce TC-10), 5:160,168; 6:5,52

Position, 5:161-70; 8:37-8

Fonds, usage impropre, 8:36

Information de base, rôle, 5:115,160; 8:42,62

**Agriculture, ministère**

Programme d'aide au transport des céréales fourragères, 2:15-8

**AGT***Voir sous*

Télécommunications

**Ainsworth-Remote Asset Management Inc.**

Projet de loi C-62, teneur, position, 27:18

**Air Canada**

Langues officielles, Loi, application, 3:37-8,50-1; 4:19-20

**Alaska**

Attrait touristique, 23:7-10,14-5,23-4

**Alberta**

Chemins de fer, compétence, 5:116; 7:100,103-4,111

Législation, 5:53,136

Relations de travail, décision juridique, 5:41-2,44,84,108; 6:62-3; 7:66,101-2,110; 8:70-1; 28:31-3

*Voir aussi*

Central Western Railway

Chemins de fer

**ALÉ***Voir*

Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis

**ALÉNA***Voir*

Accord de libre-échange nord-américain

**Alliance canadienne des télécommunications de l'entreprise (CBTA)**

Information de base, 14:7,21-2

Projet de loi C-62, teneur

Mémoire, 14:7,22,26

Position, 14:8-20,22-30; 27:9-10,14-5,25,28,31

Documents, 14:25,29-30

Recommandations, 14:9-10,14-21,23-5

**Alliance of Canadian Cinema, Television and Radio Artists (ACTRA)**

Information de base, 36:9

Projet de loi C-62

Comparution devant le Comité, échéancier, 35:53-6

Position, 35:41-2,52; 36:6-22

**Alaska**

Tourist attraction, 23:7-10,14-5,23-4

**Alter, Susan, Service de recherche, Bibliothèque du Parlement**

Projet de loi C-62, 36:24-6

Projet de loi C-62: *Loi concernant les télécommunications*, Bibliothèque du Parlement, avec René Lemieux, 13:34-5

- Alberta**  
 Railways, jurisdiction, 5:116; 7:100,103-4,111  
 Labour, court decisions, 5:41-2,44,84,108; 6:62-3; 7:66,101-2, 110; 8:70-1; 28:31-3  
 Legislation, 5:53,136  
*See also*  
 Central Western Railway  
 Railways
- Alliance of Canadian Cinema, Television and Radio Artists (ACTRA)**  
 Background information, 36:9  
 Bill C-62  
 Appearance before Committee, scheduling, 35:53-6  
 Position, 35:41-2,52; 36:6-22
- Alter, Susan, Research Branch, Library of Parliament**  
 Bill C-62, 36:24-6  
*Bill C-62: An Act respecting Telecommunications*, Library of Parliament, with René Lemieux, 13:34-5
- Anacostia and Pacific Company Inc.**  
 Constitution, 7:113,140  
 Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia, position, 7:113-6; 7A:240-262
- Anderson, Hugh, columnist, *Gazette* (Montreal, Quebec)**  
 Article of April 30, 1992, concerning Bill C-62, quotations, references, 12:58-9; 13:33
- Andreychuk, Hon. Raynell, Senator (Saskatchewan)**  
 Bill C-121, motion, 35:38
- Angus Telemanagement Group**  
 Bill C-62, subject-matter, position, 27:19
- Ansdell, Arthur A., Director, Information Systems, TransAlta Utilities Corporation**  
 Bill C-62, subject-matter  
 Discussion, 18:50-2,54-8  
 Statement, 18:45-50
- Antigonish, Nova Scotia**  
 Canadian National Railway  
 Land, ownership, 8:16  
 Regional customers, 8:20-1  
 Special tax breaks, 8:21-2,25  
 Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia  
 Position, 8:10-25  
 Submissions tabled  
 (Exhibit TC-18), 6:5,52  
 (Exhibit TC-28), 8:5,80  
 Railways  
 Derailment and maintenance, 5:123,130  
 Historical background, 8:10  
 Station, taking over, 8:15-6  
 Truro-Sydney line, maintain, importance, 8:12-3,14-5
- Anacostia and Pacific Company Inc.**  
 Constitution, 7:113,140  
 Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse, position, 7:113-6; 7A:263-283
- Anderson, Hugh, chroniqueur, *Gazette* (Montréal, Québec)**  
 Article du 30 avril 1992 concernant le projet de loi C-62, citations, références, 12:58-9; 13:33
- Andreychuk, honorable Raynell, sénateur (Saskatchewan)**  
 Projet de loi C-121, motion, 35:38
- Angus Telemanagement Group**  
 Projet de loi C-62, teneur, position, 27:19
- Ansdell, Arthur A., directeur, Systèmes d'information, TransAlta Utilities Corporation**  
 Projet de loi C-62, teneur  
 Discussion, 18:50-2,54-8  
 Exposé, 18:45-50
- Antigonish, Nouvelle-Écosse**  
 Chemins de fer  
 Contexte historique, 8:10  
 Déraillement et entretien, 5:123,130  
 Gare, prise en main, 8:15-6  
 Ligne Truro-Sydney, maintien, importance, 8:12-3,14-5  
 Chemins de fer nationaux du Canada  
 Allégements fiscaux, 8:21-2,25  
 Clientèle régionale, 8:20-1  
 Terrains, possession, 8:16  
 Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse  
 Mémoires déposés  
 (Pièce TC-18), 6:5,52  
 (Pièce TC-25) [i.e. TC-28], 8:5,80  
 Position, 8:10-25
- APECA**  
*Voir*  
 Agence de promotion économique du Canada atlantique
- Appels au Règlement**  
*Voir*  
 Questions de privilège et appels au Règlement
- Armitage, Ramsay, directeur général, Commission des transports des provinces de l'Atlantique**  
 Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse  
 Discussion, 6:58-63,68-70  
 Exposé, 6:53-8  
 Témoignage, référence, 6:51  
 Projet de loi C-33  
 Discussion, 23:26-36  
 Exposé, 23:24-6
- Arrêt Létourneau**  
*Voir*  
 Réseau de télévision CTV Ltée c. Canada (Commission du droit d'auteur)
- Association canadienne de la technologie de l'information (ACTI)**  
 Information de base, 14:31,34
- APTC**  
*See*  
 Atlantic Provinces Transportation Commission

- Armitage, Ramsay, General Manager, Atlantic Provinces**  
 Transportation Commission  
 Bill C-33  
 Discussion, 23:26-36  
 Statement, 23:24-6  
 Inquiry Into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia  
 Discussion, 6:58-63, 68-70  
 Statement, 6:53-8  
 Testimony, reference, 6:51
- Atkins, Hon. Norman K., Senator (Markham)**  
 Bill C-5, 10:20-1,26  
 Bill C-14, 1:15  
 Bill C-15, 4:36  
 Bill C-83, 31:50  
 Bill C-88, 31:46; 32:17,20,28  
 Bill C-97, 31:52  
 Budget, 31:53-5  
 Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia, 5:165-6,170; 7:23-5,36,109  
 Procedure, 6:7; 7:111,125; 8:39  
 Truro-Sydney line, 5:22,91,129,133-4,138; 6:20-1; 7:42-3,71,73-5,130-4; 8:17-9,37,66,71  
 Organization meeting, 1:6,8-9; 2:9  
 Review of the subject-matter and status of the on-going Canada-United States Air Transport Agreement negotiations, 33:33-5
- Atlantic Canada**  
*See*  
 Atlantic provinces
- Atlantic Canada Opportunities Agency (ACOA)**  
 Background information, role, 5:115,160; 8:42,62  
 Funds, misdirected use, 8:36  
 Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia  
 Position, 5:161-70; 8:37-8  
 Submission (Exhibit TC-10), 5:160,168; 6:5,52
- Atlantic provinces**  
 Aviation, improvement, 5:165  
 Highways, priority, 5:166  
 Investments, opportunities, 37:41  
 Local music industry, 29:18  
 Organizations, financial support, 5:115; 6:53-4,59-60; 23:26  
 Premiers statement, March 1969, reference, 6:66-7  
 Railways, shortlines, abandonment or sale  
 Jurisdiction, constitutionality, 5:145; 6:57-8  
 List, 5:24,132  
 Miles, prediction, 6:54-5  
 Regional economic development, importance, 5:8-9,128,145,160-1,164-5,166-7; 6:66-7; 8:62-3,79-80  
 Subsidies, 5:17,66-7  
 Roads, tied up, winter, 8:54  
 Transportation  
 Evolution, 5:165-6  
 Priorities, 6:59  
 Structure and policy, need, 8:55,56,62  
 Trucking industry  
 Improvement, 5:165  
 Railways, competition, 5:12
- Association canadienne de la technologie de l'information (ACTI)—*Suite***  
 Projet de loi C-62, teneur  
 Mémoire, 14:41-4  
 Position, 14:30-50; 27:10; 36:17  
 Recommandations, 14:34,50
- Association canadienne de télévision par câble (ACTC)**  
 Droits d'auteurs imposés, montant, 31:32  
 Information de base, 17:75; 31:32  
 Projet de loi C-62, teneur  
 Position, 17:75-94  
 Recommandations, 17:75,78-80,84-8,93-4  
 Projet de loi C-88, position, 31:32-7; 32:9-11  
 Projet de loi C-115, 32:16-7
- Association canadienne des armateurs des Grands Lacs**  
 Activités et constitution, 25:30-1  
 Projet de loi C-33, position, 25:31-9
- Association canadienne des utilisateurs de satellites (ACUS)**  
 Information de base, 16:56-7  
 Projet de loi C-62, teneur  
 Mémoire, 16:61,63  
 Position, 16:56-73; 27:28,34  
 Recommandations, 16:59-61,63-4,67
- Association canadienne du marketing direct**  
 Information de base, 17:95-6,102-4  
 Projet de loi C-62, teneur, position, 17:95-107
- Association des banquiers canadiens**  
*Power of Choice: American Long Distance Competition, Customer Service, Innovation and Quality*, 14:12,14,20,93; 20:30; 27:12
- Association des consommateurs du Canada**  
 Information de base, 17:25,32-4,37  
 Projet de loi C-62, teneur  
 Position, 17:25-39; 27:14-5,18  
 Recommandations, 17:28
- Association du Barreau canadien**  
 Information de base, 20:39  
 Media and Communications Law Section  
 Information de base, 20:39  
 Projet de loi C-62, teneur  
 Mémoire, 20:39-40,42,65-71; 27:32  
 Position, 20:41-71; 21:71-2; 27:17,20,22,24,27,29-30,32-5; 36:16-8  
 Recommandations, 20:41,44-5,47-50,54-7,64-5,67-8  
 Projet de loi C-88, mémoire avec l'Institut canadien des brevets et marques, déposé, 31:6,10,30
- Association professionnelle de recherche en marketing (PMRS)**  
 Information de base, 19:6-7  
 Projet de loi C-62, teneur  
 Document, mémoire, 19:7-8,10-2,16,25  
 Position, 19:7-28  
 Recommandations, 19:12-3,17-8,22-3,25-8
- Association RadioComm du Canada**  
 Information de base, 17:39,44,46  
 Projet de loi C-62, teneur  
 Mémoire, 17:45-6  
 Position, 17:39-51  
 Recommandations, 17:42-7



**Atlantic provinces—Cont'd***See also*

- New Brunswick
- Newfoundland
- Northumberland Strait bridge, construction
- Nova Scotia
- Prince Edward Island
- Truro-Sydney line, Nova Scotia

**Atlantic Provinces Transportation Commission (APTC)**

- "At and East", grain and flour, subsidy, 2:12,14-5,20-1
- Bill C-33, position and brief, 23:24-35
- Financial support, 6:53-4,59-60; 23:26
- Impact (The) of Future Changes in Railway Services in the Maritime Provinces*, May 1987, 6:54
- Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia
- Position, 6:53-71
- Reference, 6:9
- Submission (Exhibit TC-15), 6:5,52,56,66-7

**Audcent, Mark, Assistant Law Clerk and Parliamentary Counsel**

- Bill C-33, 26:21

**Auger, Jacques, President and Chief Executive Officer, Aéroports de Montréal**

- Bill C-15
- Discussion, 3:10-2,35-44
- Position, 3:10-2,32-44
- Statement, 3:32-4
- Biographical notes, 3:7-8,11,20,34

**Automobiles***See*

- Motor vehicles and motor vehicle equipment

**Balfour, Hon. Reginald James, Senator (Regina)**

- Organization meeting, 1:6-7

**Banking, Trade and Commerce, Senate Standing Committee**

- Consumers, confidential information, protection, 17:99

**Banks, Charles H., Robert L. Banks and Associates Inc.**

- Biographical notes, 7:46
- Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia
- Discussion, 7:51-60
- Joint statement with Robert L. Banks (Appendix TC-4), 7:5, 46-7,125; 7A:131-150
- Statement, 7:47-51

**Barootes, Hon. Efstathios William, Senator (Regina-Qu'Appelle)**

- Bill C-33, 23:14,20-4

**Bates, Patrick J., Vice-President, Commercial Relations, Atlantic Canada Opportunity Agency**

- Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia
- Discussion, 5:165-70
- Statement, 5:160-4

**BC Tel***See under*

- Telecommunications

**Assurance maritime**

- Dispositions législatives, 31:51-2
- Navires-citernes, 34:14-5,16-7

**Atkins, honorable Norman K., sénateur (Markham)**

- Budget, 31:53-5
- Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse, 5:165-6,170; 7:23-5, 36,109
- Ligne Truro-Sydney, 5:22,91,129,133-4,138; 6:20-1; 7:42-3, 71,73-5,130-4; 8:17-9,37,66,71
- Procédure, 6:7; 7:111,125; 8:39
- Examen de la question et la situation des négociations en cours concernant l'entente Canada-États-Unis sur le transport aérien, 33:33-5
- Projet de loi C-5, 10:20-1,26
- Projet de loi C-14, 1:15
- Projet de loi C-15, 4:36
- Projet de loi C-83, 31:50
- Projet de loi C-88, 31:46; 32:17,20,28
- Projet de loi C-97, 31:52
- Séance d'organisation, 1:6,8-9; 2:9

**Audcent, Mark, légiste adjoint et conseiller parlementaire**

- Projet de loi C-33, 26:21

**Auger, Jacques, président et chef de la direction, Aéroports de Montréal**

- Notes biographiques, 3:7-8,11,20,34
- Projet de loi C-15
- Discussion, 3:10-2,35-44
- Exposé, 3:32-4
- Position, 3:10-2,32-44

**Autochtones**

- Déversements en milieu marin, nettoyage et impact, 35:23-5
- Terres indiennes, chemin de fer, engendrement, 8:26; 9:6,52-3; 28:13

**Automobiles***Voir*

- Véhicules et équipements automobiles

**Autoroutes***Voir*

- Routes et autoroutes

**Balfour, honorable Reginald James, sénateur (Regina)**

- Séance d'organisation, 1:6-7

**Banks, Charles H., Robert L. Banks and Associates Inc.**

- Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse
- Discussion, 7:51-60
- Exposé, 7:47-51
- Exposé conjoint avec Robert L. Banks (annexe TC-4), 7:5, 46-7,125; 7A:151-181
- Notes biographiques, 7:46

**Banque Royale du Canada**

- Information de base, 20:21-2,28-9,36
- Projet de loi C-62, teneur
- Mémoire, 20:26
- Position, 20:22-38; 27:11,13-4
- Recommandations, 20:23-6,30,34

- Beatty, Hon. Perrin, Minister of Communications**  
 Bill C-62  
 Appreciation of Committee's work, 35:14,16  
 Discussion, 35:13-4,17-20  
 Statement, 35:14-7  
 Bill C-62, subject-matter  
 Appreciation of Committee's work, 21:51-2,56,80  
 Discussion, 12:15-42,44-9,51-64; 21:57-80  
 Statement, 12:7-15; 21:51-6  
 Testimony, reference, 27:6-7,9
- Beaudoin-Dobbie Committee**  
*See*  
*Renewed (A) Canada*
- Bell Canada Act**  
 References, 15:11-2; 17:116; 20:53,62
- Bennett, Ron. A., Canadian Legislative Director, United Transportation Union**  
 Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia  
 Discussion, 5:138-44  
 Statement, 5:131-7
- Bergeron, Albert, Director of Economics and Financial Planning, Atlantic Region, CN Rail**  
 Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia, discussion, 5:21,30-1; 9:13,47-8
- Bill C-5 - Act to amend the Aeronautics Act and to amend An Act to amend the Aeronautics Act**  
 Amendment, House of Commons, 10:7  
 Clause by clause study, 10:25-6  
 Discussion  
 Clause 2, 10:7  
 Clause 5(1), 10:12  
 Clause 11, 10:23  
 Clause 13, 10:12-3,20  
 Clause 14, 10:13,18,20  
 Clause 15(1), 10:15  
 Clause 15(2), 10:14  
 Purpose, 10:6-7  
 Report to Senate, without amendment, 10:4-5,26
- Bill C-11 - Act to amend the Railway Act (grain and flour subsidies)**  
 Discussion  
 Clause 4(1) - Coming into force, 2:13  
 Clause 4(2) - Idem, 2:13  
 Historical background, 2:10-2,16  
 Purpose, 2:11  
 Report to Senate, without amendment but with observations, 2:5-7, 22-5
- Bill C-14 - Act to amend an Act to provide for the appointment of a Port Warden for the Harbour of Quebec and an Act to amend and consolidate the Acts relating to the office of Port Warden for the Harbour of Montreal, and to validate certain fees and charges established pursuant thereto**  
 Historical background, 1:11,13,15-6  
 Purpose, 1:11-2  
 Report to Senate, without amendment, 1:5,17; 2:6
- Banques et du commerce, Comité sénatorial permanent**  
 Consommateurs, renseignements confidentiels, protection, 17:99
- Barootes, honorable Efsthios William, sénateur (Régina-Qu'Appelle)**  
 Projet de loi C-33, 23:14,20-4
- Bates, Patrick, vice-président, Relations commerciales, Agence de promotion économique du Canada atlantique**  
 Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse  
 Discussion, 5:165-70  
 Exposé, 5:160-4
- BC Tel**  
*Voir sous*  
 Télécommunications
- Beatty, honorable Perrin, ministre des Communications**  
 Projet de loi C-62  
 Discussion, 35:13-4,17-20  
 Exposé, 35:14-7  
 Reconnaissance du travail du Comité, 35:14,16  
 Projet de loi C-62, teneur  
 Discussion, 12:15-42,44-9,51-64; 21:57-80  
 Exposés, 12:7-15; 21:51-6  
 Reconnaissance du travail du Comité, 21:51-2,56,80  
 Témoignage, références, 27:6-7,9
- Beaudoin-Dobbie, Comité**  
*Voir*  
*Canada (Un) renouvelé*
- Bell Canada, Loi**  
 Références, 15:11-2; 17:116; 20:53,62
- Bennett, Ron A., directeur législatif canadien, Travailleurs unis des transports**  
 Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse  
 Discussion, 5:138-44  
 Exposé, 5:131-7
- Bergeron, Albert, directeur, Planification économique et financière, Région de l'Atlantique, CN Rail**  
 Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse, discussion, 5:21,30-1; 9:13,47-8
- Bétail**  
 Chemins de fer et camionnage, transport, comparaison, 5:109-10
- Bibliothèque du Parlement**  
 Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse, aperçu historique (pièce TC-23), 6:5,52  
 Projet de loi C-62, sommaire législatif, référence, 12:42  
 Projet de loi C-62: Loi concernant les télécommunications, Susan Alter et René Lemieux, références, 13:34-5
- Binder, Michael, adjoint principal au sous-ministre, ministère des Communications**  
 Projet de loi C-62, teneur, discussion, 12:41

**Bill C-15 - Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act**

Amendment, proposal, clause 4, 4:4-5,38-9

## Discussion

Clause 4 - Official Languages, 3:34,44-5,49; 4:19

Clause 4(2) - Construction, 3:45,49-50,52; 4:23-4

Historical background, 3:7-10,13-4,30; 4:22

Purpose, 3:6,28-30; 4:7,9-10

Report to Senate, without amendment, 4:5-6,39

Scope, 3:6,28-30; 4:36; 23:38,40

**Bill C-33 - Coasting Trade Act**

Amendments, proposals, 26:12-5,26-7

Clause 3, 26:16-9

Clause 4, 25:16-7,26-30

Clause 5, 25:16-7

Clause 6, 26:22-5

Clause 8, 26:19-21

## Discussion

Clause 2 - Definitions, 25:16

Clause 3 - Prohibition, 25:16

Clause 4 - Insurance of licence: foreign ship, 25:13-4

Clause 10 - Collection of information, 26:20

Draft, report, consideration, 22:35; 25:5

Historical background, 22:10,11,23

Provisions, 22:11-6; 24:9

Purpose, 22:10

Report to Senate, with amendments, 26:7,9-10,30

Study, 22:23-4

**Bill C-41 - Act to amend the Railway Act (Telecommunications) (2nd**

Session, 34th Parliament)

References, 12:17-8,29; 13:6

**Bill C-45 - Transportation of Dangerous Goods Act, 1992**

Discussion, clause 4 - Agreement with provinces, 26:34,36

Report to Senate, without amendment, 26:8,10,41

Study, 26:31-41

**Bill C-62 - Telecommunications Act**

## Definitions

"Exempt transmission apparatus", 36:7

"Public authority", 36:25

## Discussion

Clause 2, 36:7,25

Clause 7 - Objectives, 35:15,53; 36:8,13,17-8

Clause 26 - Effective date of tariff, 35:50-1

Clause 33 - Integral activities of affiliates, 35:49,52

Historical background, 35:14,39-40

House of Commons, study, 35:14,16

Report to Senate, without amendment, 35:55; 36:4-5,22,27

Review after five years, 35:17

**Bill C-62 - Telecommunications Act, subject-matter**

## Amendments, proposals

Clause 4, 17:13,24

Clause 7, 14:20-1,23-4,26-7,107; 16:39-40,45,60,67; 17:10,12-3,66-7,73; 18:33; 19:33-4,40-1,45-6; 20:14,30,44-5

Clause 8, 17:11; 19:32

Clause 9, 17:11

Clause 11, 17:11; 19:41

Clause 13, 12:69; 15:24,29; 17:11; 19:32,41

Clause 14, 16:42; 17:10

Clause 23, 16:42

Clause 33, 19:33,55

Clause 34(1), 16:93-4

Clause 39, 17:112

Blackwell, Marv, vice-président, région de l'Atlantique, CN Rail

Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse

Discussion, 5:14-35; 9:9-20,22-32,39-47,49,51-2

Exposé, 5:11-4; 9:7-9

Remarques introductives, 9:6-7

Témoignage, références, 5:156-7,168; 6:14

## Bois

## Voir

Forêts et produits forestiers

Bonnell, honorable M. Lorne, sénateur (Murray River)

Projet de loi C-15, 3:12-3,15,18-22,27,32,43-4,47-8; 4:22

Appel au Règlement, 3:45

Projet de loi C-110, 37:17-9,50-1

Boron, Bob, conseiller juridique, Call-Net Telecommunications Ltd.

Projet de loi C-62, teneur, discussion, 19:57,59-60,63

Bosa, honorable Peter, sénateur (York-Caboto)

Projet de loi C-88, 32:10,19

Boutilier, Ernest A., président-directeur général, Société

de développement du Cap-Breton

Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale

reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse

Discussion, 6:33-41

Exposé, 6:31-2

Bouvet, Danielle, directrice, Politiques économiques et droit d'auteur,

ministère des Communications

Projet de loi C-88, discussion, 29:9

Bowie, Bruce, directeur, Politique maritime, ministère des Transports

Projet de loi C-33

Discussion, 22:17-20,27,30-33; 26:17-20,21-4,26,29; 31:50,52

Exposé, 31:48-50,51-2

Braden, Don, directeur général, Association canadienne des utilisateurs de satellites; directeur exécutif, BB&amp;C Association Management Services; Canadian Association of Marketing Research Organizations et l'Association professionnelle de recherche en marketing; directeur exécutif, Competitive Telecommunications Association

Projet de loi C-62, teneur

Discussion, 16:63-73; 19:16-8,21-5,27,35-50

Exposés, 16:57-61; 19:31-5

Bradford, Meriel, négociateur en chef adjoint, Bureau des

négociations sur le libre-échange nord-américain - Services,

ministère des Affaires extérieures et du commerce extérieur

Notes biographiques, 21:6-7,10,13,16-7

Projet de loi C-62, teneur

Discussion, 21:9-11,13-23

Exposé, 21:6-9

Témoignage, référence, 27:17

Brender-Smith, David, ancien président, Comité d'examen public

des systèmes de sécurité des navires-citernes et de la capacité

d'intervention en cas de déversements en milieu marin

Notes biographiques, 34:5-6

Témoignage sur la protection du milieu marin, discussion,

34:6-22,34-5



**Bill C-62 - Telecommunications Act, subject-matter—Cont'd****Amendments, proposals—Cont'd**

Clause 39(1), 15:11

Clause 39(2), 16:89

Clause 40, 15:11

Clause 40(2), 20:54-5,62-3

Clause 41, 17:24

Clause 44, 19:55-6

Clause 46, 19:12-3,17-8,22-3,25-8

Clause 62, 20:56

Clause 63, 20:56-7

Clause 80, 19:56

Definition, "telecommunications common carrier", 18:47,50

Licences, clauses, deletion, 16:90

**Bill C-16 (1978), comparison, 16:34-5****Clause by clause explanation, 18:50****Definitions, 14:29-30; 16:14,16; 20:45-6,50**

"Canadian carrier", 18:64; 27:32

Committee recommendations, 27:19,22,32-3

Overview, 27:18-9,32-3

"Rate", 20:46; 27:32-3

"Telecommunications common carrier", 18:47; 21:55-6; 27:18,32

"Telecommunications service", 20:51-2,59-60; 27:32-3

"Transmission facility", 16:59-60; 17:12; 20:45-6,59-60; 27:32

**Discussion**

Clause 2 - Definitions, 14:29-30; 16:59; 17:12,28; 20:45-6; 27:32

Clause 3 - Act binding on Her Majesty, 13:5; 27:14

Clause 4 - Broadcasting excluded, 12:94; 21:46-7

Clause 7 - Objectives, 12:19,24,40,43-4,51,61,70-1,97-8; 13:9,

12,22,33-4,46; 14:13,26-7,52-3,94-5,98,107,111,117; 15:7,

12-3,23,26-9,31,35,41; 16:18,23,39-40,47,60,66,89; 17:10,

27-8,64,95,109; 18:35-6,72; 19:13,31-3,35,44,98;

20:10-1,14,18,22,26,30-1,42-5,47,51,57-8,67; 21:24-5,

39,48-50,68,72-4,78; 27:19-21,36

Committee recommendations, 27:21

Clause 8 - Directions, 15:8,24; 16:40; 17:11-2,27; 19:32; 27:21,24-5

Clause 9 - Exemptions, 12:34; 14:55,58,79,87-8; 15:24; 16:18, 92; 17:10-2,53; 18:94,96; 20:46,50; 27:22,25

Committee recommendations, 27:22

Clause 10, 15:25; 16:18; 20:48

Clause 11, 12:69; 15:24; 17:11; 20:48-9

Clause 11(2) - Pending matters, 12:20

Clause 12, 12:44; 15:24-5; 17:63; 20:50; 27:17,22-4

Committee recommendation, 27:24

Clause 13, 12:26,44,47,50,69; 15:8,24; 16:40,60; 17:11,62-3; 19:32; 20:49; 27:24-5

Committee recommendations, 27:25

Clause 13(1) - Variation or rescission by Governor in Council, 12:49

Clause 13(3) - Copies to other parties, 20:49

Clause 14 - Provincial consultation, 16:34-5,41; 27:25

Committee recommendations, 27:25

Clause 16, 15:25; 17:63; 19:32; 27:35

Clause 17 - Licence required, 16:60,90

Committee recommendation, 27:28

Clause 18, 27:28

Committee recommendations, 27:28

Clause 19, Committee recommendation, 27:28

Clause 19(1) - Applications, 19:76

Clause 20, Committee recommendation, 27:28

Clause 20(1) - Issuance of licences, 12:21

Clause 20(2) - Conditions, 14:11

Clause 21, Committee recommendation, 27:28

Clause 21(2) - Renewal, 19:76

**Brennan, Martin, sous-ministre adjoint associé, Politiques et coordination, ministère des Transports**

Projet de loi C-33, discussion, 26:16,19,22-3,25,28

**Brennan, Robert A., président, Resource Marketing Associates Inc.**

Projet de loi C-110

Discussion, 37:55

Exposé, 37:46-7

**British Columbia Railway***Voir sous*

Chemins de fer

**Brown, David, conseiller juridique, Fraternité des préposés à l'entretien des voies**

Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse, référence, 5:115

**Buchan, Robert, conseiller juridique, Johnston & Buchan; Rogers Communications Inc.**

Projet de loi C-62, teneur, discussion, 14:82-3,88-9

**Buchanan, honorable John, sénateur (Halifax)**

Budget, 31:55

Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse, 9:20-1; 11:41

Calendrier des travaux et témoins, 9:21-4; 11:53

Ligne Truro-Sydney, 5:88,89-90,103; 8:18,22-3,39,42-3,59-60, 77-8; 9:19-20,30-2; 11:14-6,22-4,27,28,33-4,36-7,43

Assujettissement, 5:34,56,89,90-1; 8:23,24-5,37,43-4,44-5; 9:32-3; 11:22,48

Procédure, 5:23,47,99,101; 8:19; 9:39,40,53

Projet de loi C-5, 10:10,24,26

Projet de loi C-15, 3:16-7,48; 4:18-9,23

Projet de loi C-33, 24:12-4,17-9,23-5,36; 25:38,65-8

Projet de loi C-62, teneur, 13:38-40; 14:90-2,115-6

Projet de loi C-88, 31:24-5,28,31,38-41,45-7; 32:15-6,18-23,28

Projet de loi C-110, 37:56-7

Témoignage sur la protection du milieu marin, 34:17-20,21

**Bureau de la sécurité des transports du Canada**

Rôle, 5:147

Sécurité, recommandations, mise en oeuvre, 10:6-7

**Cabotage***Voir sous*

Transports maritimes

**Call-Net Telecommunications Ltd.**

Information de base, 19:50-1,56-7

Projet de loi C-62, teneur

Position, 19:50-63; 27:18,35

Recommandations, 19:54-6,58-60,62-3

**Cameron, Allan D., conseiller, Antigonish, Nouvelle-Écosse**

Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse, discussion, 8:14,17

**Camionnage, industrie**

Accidents, 5:63-4,92-3,110,111-2; 8:11,13,16,27-8,47

Statistiques, 5:48-9,63,92-3,106,112; 6:45

Camions-remorques, bannissement, États-Unis, 8:48

Carburant, taxe fédérale-provinciale, 5:61

Chemins de fer, concurrence, 5:12,29-30,32-3,47-8,60-1,77, 96,100,109-11,131,149,162,164,167; 6:17,38; 7:48

États-Unis, 7:12-3,26-7

**Bill C-62 - Telecommunications Act, subject-matter—Cont'd****Discussion—Cont'd**

Clause 22, Committee recommendation, 27:28  
 Clause 23 - Provincial consultation, 16:41,60,90; 17:53  
   Committee recommendation, 27:28  
 Clause 29 - Regulations, 15:25; 27:28  
 Clause 30 - Meaning of "telecommunications service", 18:24;  
   20:51; 27:33  
 Clause 31 - Conditions of service, 18:24; 20:52-3  
 Clause 32, 18:24; 20:52-3  
 Clause 33, 16:67,71-2; 17:66; 18:24-5; 19:33; 20:53,69  
 Clause 33(1) - Just and reasonable rates, 14:54; 16:67,71-2,92;  
   17:65  
 Clause 33(2) - Unjust discrimination, 14:54; 16:67,71-2  
 Clause 33(5) - Method, 12:22-3,73; 16:67,71-2; 17:27,66;  
   20:52,63; 27:34  
 Clause 33(6) - Exception, 16:92; 17:64; 27:34  
 Clause 34, 27:34  
 Clause 34(1) Transmission of broadcasts, 16:61,93  
 Clause 34(2) - Satellite transmission of broadcasts, 16:61,64  
 Clause 35 - Approval of working agreements, 20:53  
 Clause 37 - Limitations on liability, 20:53  
 Clause 39 - Forbearance, 12:66,88-9; 14:55,58,75; 15:10,24,  
   35,42; 16:16-7,82,100; 17:12,27,51,112; 18:79,89,91,93-4;  
   19:34; 20:52-3,58-9,62-3; 21:24,48-9; 27:22,28-30  
   Committee recommendations, 27:30  
 Clause 39(1) - Forbearance by Commission, 12:89; 15:11;  
   16:88-9; 18:94,96; 19:98  
 Clause 39(2) - Cessation of forbearance, 12:89; 16:89; 18:96  
 Clause 40 - Order to Provide Services, 16:18; 19:34; 20:53-4;  
   27:33  
 Clause 40(2) - Order to discontinue service, 15:11; 20:54,62-3  
 Clause 41 - Content of messages, 12:93-4; 16:61; 17:123  
 Clause 42(2) - Exception, 27:35  
 Clause 44, 19:55; 27:35  
 Clause 45 - Connection of Facilities, 17:28  
 Clause 45(1) - Order for connection, 16:89  
 Clause 46 - Unsolicited Telecommunications, 12:39,66-7; 17:28,  
   65,95,99-100,102,104-5,107,123; 18:64; 19:7,13,17,21;  
   20:11-2,18-9,51; 21:25-7,78; 27:30-1  
   Committee recommendations, 27:31  
 Clause 47, 15:35,42  
 Clause 48, 16:42-3; 17:79-80,84-8,93  
 Clause 49 - Applications by municipalities, 16:42-3; 17:79-80,  
   84-8,93  
 Clause 51, 27:36  
   Committee recommendation, 27:36  
 Clause 52 - Commission subject to orders and standards, 12:43-4,  
   70  
 Clause 53(2) - Interested persons, 18:83  
 Clause 60, 17:28  
 Clause 62 - Guidelines, 19:34; 20:41,55-6  
 Clause 63, 19:34; 20:41,55-6  
 Clause 68 - Appeals, 15:24  
 Clause 73, 15:25  
 Clause 74 - Inquiries, 13:8,10  
 Clause 80(1) - Licences, 19:76; 21:77-8  
 Clause 81, 16:19-20  
 Clause 81(1) - Directive for transitional period, 12:11,23  
 Clause 94, 16:13  
 Clause 95, 16:13  
 Clause 96, 16:13  
 Clause 131, 15:11; 27:34  
 Clauses 64 to 67, Committee recommendations, 27:31-2  
 Drafting, 12:34-5; 18:20,22,45,51; 27:36; 35:16

**Camionnage, industrie—Suite****Chemins de fer, concurrence—Suite**

Horaires, délai, 5:119-21; 6:18,42-3  
 Sécurité, 6:42  
 Expéditeurs, intérêts, 6:59  
 Compétition, agressivité, 5:167  
 Interprovincial, 5:47  
 Politiques, système, 5:161-2  
 Routes, dommages causés, 5:83,105,110; 8:14-5,46-8,58-9; 9:8  
 Subventions, 5:60-1,100  
 Taux, coûts, 6:18,24,43  
 Réduction, effets, 5:165,167  
*Voir aussi*  
 Chemins de fer  
 Routes et autoroutes

**CAMRO***Voir*

Canadian Association of Marketing Research Organizations

**Canada (Un) renouvelé**

Rapport du Comité mixte spécial du Sénat et de la Chambre des  
 communes sur le renouvellement du Canada (Gérald Beaudoin,  
 Dorothy Dobbie, 1992), référence, 17:99

**Canadian Association of Marketing Research Organizations (CAMRO)**

Information de base, 19:6-7  
 Projet de loi C-62, teneur  
   Document, mémoire, 19:7-8,10-2,16,25  
   Position, 19:7-28  
   Recommandations, 19:12-3,17-8,22-3,25-8

**Canadian Offshore Vessels Operators Association**

Activités, 24:7-8  
 Projet de loi C-33, position, 24:8-28

**Canadian Satellite Communications Inc. (Cancom)**

Information de base, 15:5-6,18-21; 16:56  
 Projet de loi C-62, teneur  
   Mémoire, 15:12,15,21  
   Position, 15:6-22  
   Recommandations, 15:8-12,15-7

**Cancom***Voir*

Canadian Satellite Communications Inc.

**Cando Contracting Ltd**

Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale  
 reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse  
 Mémoire (pièce TC-17), 6:5,52  
 Mémoire présenté par Gordon Peters le 13 février 1992 (annexe  
 TC-6), 7:5,125; 7A:203-9  
 Voies ferrées  
   Convitées, 7:91-2  
   Démantèlement, spécialisation, 7:82,86

**Canfield, Brian A., président et chef de la direction, British  
Columbia Telephone Company; Stentor politiques publiques  
Télécom Inc.**

Projet de loi C-62, teneur, discussion, 19:78-9,81-2,86-7,89,94

**Canso, pont-jetée***Voir sous*

Détroit de Northumberland  
 Nouvelle-Écosse - Chemins de fer

**Bill C-62 - Telecommunications Act, subject-matter—Cont'd**

Historical background, 12:8,14-5,61; 13:30,34; 14:8-9,13,24-5, 32,34,82,105,108; 16:29,34-5,42,61,74-5; 17:62,70,108,112; 19:54,92-3; 20:41; 27:5

House of Commons, study, 12:16-7; 19:93; 35:16

Prestudy, 12:6-7,13,15-7,64,99-100; 13:22-4,28,44; 14:23,78, 87,105,107; 15:15,26; 16:19,26,31,35,78,80-1,87; 17:112; 18:68; 19:93; 20:70; 21:51-2; 27:5-7,36; 35:14,16,39,44-5

Purpose, 12:8-15,37,40,81; 13:29-30,34; 14:9,13-4; 16:21,75; 17:8,12,17-8; 18:74; 21:9,76-7; 27:13; 35:41

Report to Senate, 27:4-58; 35:39-40

Review after five years, 35:17

Scope, 12:34-5; 20:45,59; 27:10

**Bill C-62: An Act respecting Telecommunications**

Alter, S. and R. Lemieux, Library of Parliament, 13:34-5

**Bill C-83 - Carriage of Goods by Water Act**

Provisions, international conventions, consistency, 31:49-51

Purpose, 31:48-9

Report to Senate, without amendment, 31:6,8,52

**Bill C-88 - An Act to amend the Copyright Act**

Bill C-115, link, 32:10-1,16-7,18-9,25

Discussion

Clause 2, 31:33

Clause 4, 31:33

Historical background, 31:11,12-3; 32:7-8,24

Provisions, 31:11-2,28-9,30

Definitions, modernization, 29:6-7,10,11-2,14-6; 31:12,13-4, 19-20,22,32-3,37-8,40; 32:8-9,11-4

Purpose, 31:18-9,31-2,39; 32:7,14-6

Scope, impact, 29:16-8; 31:10,20-2,23-4,36,40-6; 32:9-10,20-1, 25-6

**Bill C-97 - Marine Insurance Act**

Provisions, 31:51-2

Report to Senate, without amendment, 31:6,8,52

Sources, 31:51,52

**Bill C-110 - Northumberland Strait Crossing Act**

Discussion, clause 8 - No set-off of subsidy, 37:21-2

Provisions, Minister powers, 37:26-8

Report to Senate, without amendment, 37:5,6,58

**Bill C-115 - An Act to implement the North American Free Trade Agreement**

Bill C-88, link, 32:10-1,16-7,18-9,25

**Bill C-121 - An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend another Act in consequence thereof**

Amendments, clause 660.7, 34:26-7,33-4

Implementation, delays and costs, 35:20-2

Historical background, 35:8

Modifications, 34:24; 35:10

Provisions, 34:10,21,28-9,32-3; 35:8-9,10-1

Improvements, 35:31

Marine spill, repercussions, follow up, 35:23-5

Report to Senate, without amendment, 35:5,6,38-9

**Bill S-8 - Motor Vehicle Safety Act**

Amendments, House of Commons, proposals

Approval, 30:4,8

Section 7(2), 30:6-8

Historical background, 30:5-6

Report to Senate, without amendment, 30:4,8

**Cantel**

*Voir*

Rogers Cantel Mobile Communications Inc.

**Cantin, Serge A., conseiller juridique principal, CN Rail**

Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse

Commentaires sur le document de Rand H. Matheson (pièce TC-24), 6:6,52

Discussion, 5:28-9; 8:19; 9:21,30-1,33,35-42,50,53

Lettre à David Johansen au sujet de l'utilisation du pouvoir déclaratoire (annexe TC-1), 6:6,53; 6A:1-5

Référence, 11:15-6

**Cap-Breton, Nouvelle-Écosse**

Autoroutes, circulation dangereuse, 6:44-5

Chemins de fer nationaux du Canada, allégement fiscal, 8:33

Chômage, taux, 6:41,47,50,51; 8:32

Économie et emploi, aperçu général, 6:41-2,44,46,50; 8:32-3; 37:29

Entreprises et industries, 8:41-2

Aperçu historique, 8:40,43

Délaissement, politiques fédérales, rôle, 8:31,78

Football, équipe, 6:52

Ligne Truro-Sydney, Nouvelle-Écosse

Abandon, effets, 5:69,72,88-9,104-5,131-3,140,142; 6:8,23,25; 8:27,30,31-2,40-1,50-1

Apathie publique, 6:43-4,47-8

Marchandises transportées, 8:59

Relief géographique, implication, 6:45

Pont-jetée, 6:45-6; 37:29,45,54

Tourisme, importance, 6:51

Transports, services

Expansion économique, promotion, lien, 6:19

Profits ignorés, étude, 8:27,35-6

**Cape Breton Industrial Board of Trade**

Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse

Mémoire (pièce TC-14), 6:5,51,52

Peat Marwick Stevenson & Kellogg, rapport, 6:48-50; 11:37-8

Position, 6:41-52

**Cape Breton Joint Expenditure Board (Jointex)**

Constitution, 8:29; 11:23

Étude, référence, 6:41

**Caron, Michel, agent de programme, Programmes et projets spéciaux, ministère des Transports**

Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse, discussion, 5:62

**Carter, Robin, conseiller juridique, Section de l'Amirauté et du droit maritime, ministère des Transports**

Notes biographiques, 31:48

**Cassaday, John, président et chef de la direction, Réseau de télévision CTV Ltée**

Projet de loi C-88

Discussion, 31:18,25-8,30; 32:24

Exposé, 31:10-11

Lettre de Roger T. Hughes de Sim, Hughes, Dimcock, 31:6,10,22

Remarques introductives, 31:9-10



**Bill S-11 - An Act to amend the Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act**

## Discussion

Clause 9 - Seizure and detention for fees and charges, 23:41-2

Clause 10(1) - Exempt aircraft, 23:41-2

Clause 10(2) - Exemption, 23:42

Clause 11 - Debt obligations qualified, 23:36-7

Report to Senate, without amendment, 23:6

**Binder, Michael, Senior Assistant to the Deputy Minister, Department of Communications**

Bill C-62, subject-matter, discussion, 12:41

**Blackwell, Marv, Vice-President, Atlantic Region, CN Rail**

Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and

Sydney, Nova Scotia

Discussion, 5:14-35; 9:9-20,22-32,39-47,49,51-2

Introductory remarks, 9:6-7

Statement, 5:11-4; 9:7-9

Testimony, references, 5:156-7,168; 6:14

**Bonnell, Hon. M. Lorne, Senator (Murray River)**

Bill C-15, 3:12-3,15,18-22,27,32,43-4,45,47-8; 4:22

Point of order, 3:45

Bill C-110, 37:17-9,50-1

**Boron, Bob, Legal Counsel, Call-Net Telecommunications Ltd.**

Bill C-62, subject-matter, discussion, 19:57,59-60,63

**Bosa, Hon. Peter, Senator (York-Caboto)**

Bill C-88, 32:10,19

**Boutilier, Ernest A. President and Chief Executive Officer, Cape**

Breton Development Corporation

Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and

Sydney, Nova Scotia

Discussion, 6:33-41

Statement, 6:31-2

**Bouvet, Danielle, Director, Economic and Copyright Policy,**

Department of Communications

Bill C-88, discussion, 29:9

**Bowie, Bruce, Director, Marine Policy, Department of Transport**

Bill C-33

Discussion, 22:17-20,27,30-33; 26:17-20,21-4,26,29; 31:50,52

Statement, 31:48-50,51-2

**Braden, Don, Executive Director, Canadian Satellite Users**

Association; Executive Director, BB&amp;C Association Management

Services; Canadian Association of Marketing Research

Organizations and the Professional Marketing Research Society;

Executive Director, Competitive Telecommunications Association

Bill C-62, subject-matter

Discussion, 16:63-73; 19:16-8,21-5,27,35-50

Statements, 16:57-61; 19:31-5

**Bradford, Meriel, Assistant Chief Negotiator, Office of North**

American Free Trade Negotiations - Services, Department of

External Affairs and International Trade

Bill C-62, subject-matter

Discussion, 21:9-11,13-23

Statement, 21:6-9

Testimony, reference, 27:17

Biographical notes, 21:6-7,10,13,16-7

**Caucus libéral de la Nouvelle-Écosse**

Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale

reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse, position, 5:102-115

**CBTA***Voir*

Alliance canadienne des télécommunications de l'entreprise

**Central Western Railway (CWR)**

Assujettissement, 5:116; 7:100,103-4,111

Relations de travail, décisions juridiques, 5:41-2,44,84,108;

6:62-3; 7:66,101-2,110; 8:70-1; 28:31-3

## Cession

Audiences publiques, 5:43,52; 7:102,150

Durée, 7:106

Clientèle, relation, 7:65,105

Coûts et financement, 5:46; 7:94,100-1,102,104

Aide économique et subventions, 5:64; 7:64,89,93-4,109

Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale

reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse

Achat, désintéressement, 7:108-9

Mémoire, 7:93

Entretien, sécurité et inspections, 5:53; 7:70,94-5,97,104-5

Accidents écologiques, responsabilité, 5:123

Échangeur avec CN, terminal intérieur, 7:97-8

Locomotives, hangar, 7:95-6

Travaux d'ingénierie, revenus réinvestis, 7:103

Expansion, voie ferrée, inclusion, 7:66,68,93

Gares, améliorations, 7:98-9

Gestion, 7:105-6,111

Gouvernement fédéral, contrat, durée, 7:104

Trafic, contrôle

Densité, économie, 7:107-8

Monte-charge, 7:106-7

Système manuel, 7:99-100

Wagons, cycle de rotation, 7:98

Train vapeur, excursion, lancement, 7:96-7

**Central Western Railway Corp., Travailleurs unis des transports c.**

([1990] 3 RCS 1112), 5:41-2,44,84,108; 6:62-3; 7:101-2;

8:70-1; 28:30-3

**Centre de ressources Stentor**

Information de base, 19:64-5

**Centre pour la défense de l'intérêt public**

Projet de loi C-62, teneur

Mémoire, 15:26,29,31

Position, 15:22-31; 27:11,25

Recommandations, 15:23-6; 27:21,37-8

**Céréales**

Chemins de fer, transport, 7:105

Bennes à grain, propriété, 9:12

Contrat, durée, 7:104

Maintien, garantie, 7:67,69,74,75,103

Subventions, tarifs de l'Est, grain et farine, abolition

Explication, 2:11-2

Grains, importations d'Europe, relation, 2:15-6

Maïs américain, droits compensateurs, considération, 2:16

Mise en oeuvre, 2:11,13-5

Montant, 2:11,12,15

Répercussions, 2:12-3,15-25

Solutions de rechange, propositions, 2:14-6,20-2

Subventions, tarifs de l'Ouest, 5:66,165; 7:87,90,94,102; 8:39

Transports maritimes, 25:53-4

**Brander-Smith, David, Former Chairman, Public Review Panel on Tanker Safety and Marine Spills Response Capability**  
Biographical notes, 34:5-6  
Testimony on marine environmental protection, discussion, 34:8-22,34-5

**Brander-Smith Report**

*See*

Public Review Panel on Tanker Safety and Marine Spills Response Capability - Report

**Brennan, Martin, Associate Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination, Department of Transport**  
Bill C-33, discussion, 26:16,19,22-3,25,28

**Brennan, Robert A., President, Resource Marketing Associates Inc.**  
Bill C-110  
Discussion, 37:55  
Statement, 37:46-7

**British Columbia**

Railways, 5:116,156

Constitutional jurisdiction, 5:149-50,152

*See also*

Vancouver, British Columbia

**British Columbia Railway**

*See under*

Railways

**British North America Act**

*See*

Constitution Act, 1867

**Broadcasting Act**

Amendment, proposal, 17:79-80,84-8,93; 27:36

Application, 19:74

Canadian Bar Association, position, 20:41

Committee recommendation, 27:36

Convergence, application, 35:42-3; 36:7,9,12,17,19-21

Discussion

Section 3, 12:43; 16:64

Section 3(1), 12:70

Section 5(1), 12:43,69-70

Section 5(2), 12:69-70; 13:12-3

Section 28, 15:9

Minister, powers, 12:45-8,50-1,69,85; 14:77,103; 15:8,15-6; 16:40; 17:62; 21:40,75; 27:24-5,27

Objectives, 12:43

**Brotherhood of Maintenance of Way Employees**

Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia

Background information, 5:124,159

Position, 5:116-131

Submission (Exhibit TC-6), 6:5,52

**Brown, David, Legal Counsel, Brotherhood of Maintenance of Way Employees**

Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia, reference, 5:115

**Buchan, Robert, Counsel, Johnston & Buchan; Rogers Communications Inc.**

Bill C-62, subject-matter, discussion, 14:82-3,88-9

**CFBA**

*Voir*

Consumers Fight Back Association

**Chambre de commerce industrielle du Cap-Breton**

*Voir*

Cape Breton Industrial Board of Trade

**Charbon**

Nouvelle-Écosse, transport

Camions, 6:38; 8:55

Chemins de fer, 5:80-1,88,105; 6:32,33,35-6,37-8,39-40; 8:40,42-3,52

Tonnes métriques et pourcentages, 6:37

Maritimes, 6:34,35,38

**Chemins de fer**

B.C. Hydro Railway, 5:156

British Columbia Railway, 5:116,156

Camionnage

Concurrence ou complément, 5:12,47-8,109-10,167; 7:12-3,26-7,35,122,131-2

Sécurité, comparaison, 5:91-3

Concurrence, 5:41; 7:105; 11:43

Coûts assumés, 5:25

États-Unis

Comparaison canadienne, 5:154-5; 7:14-5,19-20

Politiques, 9:46-7,48

Folklore, 7:14

Exploitation, motifs politiques, 7:27-8

Horaires, délai, effets, 5:119-20,125

Ligne Chandler-Gaspé, 5:39; 8:59

Ligne Chester, abandon, 5:24,96,132; 9:27,28

Ligne Churchill, Manitoba, 5:60

Ligne Coronation-Lacombe, vente, 7:66,68,93,150

Ligne Gaspé-Matapédia, vente, étude, 5:24; 9:27

Ligne Goderich-Exeter, Ontario, vente, 5:9,15,21,24,43,85,124,138,148; 7:64,118,135-6,145; 9:28

Gestion locale, 7:117

Investissement fédéral, perte, 7:120,126

Mise en oeuvre et assujettissement, 7:68,116,119-20,125; 9:13; 28:30,37

Sécurité, règlements et inspections, 7:120,125-6; 11:46; 28:37-8

Ligne Halifax-Rivière du Loup, vente, 5:28

Ligne Havre Boucher-Mulgrave, abandon, 5:31-2,130,142-3,164

Ligne Hopewell, abandon, 5:132,142

Ligne Nashwaaksis-Oromocto, vente, étude, 5:24; 9:27

Ligne Okanagan-Lumby, Colombie-Britannique, 5:118-9,124,127-8,129,159

Ligne Stettler, Alberta, 5:9,15,21,116; 7:68-9,103,107,110-1; 8:70-1

Ligne Taschereau, Ontario, abandon, 5:39

Passagers, transport

Abandon et fermeture, 5:131,132; 6:21,24,43-4; 8:73

Décision annulée, 5:39

Effets, 8:28,52-3,54,60-1

Responsabilité, 7:74; 8:30

Commission royale d'enquête, rôle, 5:147-8,148-9,153

Condition et sécurité, 5:23,34-5; 7:128; 9:44,45

Manque, 5:108

Rationalisation, 5:149

Rétablissement, demande, 5:153; 7:124; 8:28-9,38-9,59,74

Pollution et considérations environnementales, 5:91-2,152,157

États-Unis, chemin de fer versus camionnage, 7:27,43-4

Incident écologique, responsabilité, 5:123

Rails, fabrication et exportation, 6:26-7,28

**Buchanan, Hon. John, Senator (Halifax)**

- Bill C-5, 10:10,24,26
- Bill C-15, 3:16-7,48; 4:18-9,23
- Bill C-33, 24:12-4,17-9,23-5,36; 25:38,65-8
- Bill C-62, subject-matter, 13:38-40; 14:90-2,115-6
- Bill C-88, 31:24-5,28,31,38-41,45-7; 32:15-6,18-23,28
- Bill C-110, 37:56-7
- Budget, 31:55
- Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia, 9:20-1; 11:41
- Procedure, 5:23,47,99,101; 8:19; 9:39,40,53
- Scheduling and witnesses, 9:21-4; 11:53
- Truro-Sydney line, 5:88,89-90,103; 8:18,22-3,39,42-3,59-60, 77-8; 9:19-20,30-2; 11:14-6,22-4,27,28,33-4,36-7,43
- Jurisdiction, 5:34,56,89,90-1; 8:23,24-5,37,43-4,44-5; 9:32-3; 11:22,48
- Testimony on marine environmental protection, 34:17-20,21

**CAC***See*

Consumers' Association of Canada

**Call-Net Telecommunications Ltd.**

- Background information, 19:50-1,56-7
- Bill C-62, subject-matter
- Position, 19:50-63; 27:18,35
- Recommendations, 19:54-6,58-60,62-3

**Cameron, Allan D., Councillor, Antigonish, Nova Scotia**

- Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia, discussion, 8:14,17

**CAMRO***See*

Canadian Association of Marketing Research Organizations

**Canada Gazette (Ottawa, Ontario)**

- Part I, references, 31:38,41; 32:14,24

**Canada Labour Relations Board**

- Railways, application, 5:146,157

**Canada Shipping Act**

- Canadian ship, definition, 24:12,26; 25:16
- Part 10 - Coasting trade of Canada, 22:11,18,21

**Canada-United States Air Transport Agreement, negotiations**

- American team, 33:18-9,32,33
- Aviation relationship, size, 33:6
- Calendar, 33:6-7,14,15-6,32-3,36-7
- Canadian team, 33:17
- Former agreements, 33:6
- Issues discussed, 33:7-8,14,17-8
- Airport access and slots, 33:10-2,14,19-20,22-5
- Cabotage, withdrawal, 33:21,26
- Dispute settlement, 33:12-3,14,20
- Facilitation and pre-clearance, 33:13,14,25-6
- Fifth freedom right, 33:21-2
- Foreign ownership, 33:32
- Safety standards, 33:21
- Scheduled service, 33:8-10
- Legislative powers, 33:37
- Purpose, 33:7
- American motivation, 33:28-31
- Phasing, period, 33:18,35

**Chemins de fer—Suite**

- Réseau national, équité régionale, historique, 5:152-3
- Réseaux secondaires
- Abandon, cession ou vente, 5:54,59,61,75,80,101,131; 7:103-4; 8:69; 11:10
- Barrières économiques, 5:99-100
- Candidats, 5:24,25,100,132; 6:59; 7:104; 9:27-8
- Coûts, 5:116-7
- Décision renversée, 5:39,46,49,52; 8:59
- Distance, milles, 5:31,117,125-6; 6:54-5
- Mise en banque, 7:107; 28:22
- Moratoire, 5:153
- Procédure, 5:36-8,41-3,51,62-3,116; 7:150; 9:32-3; 28:7-8
- Rentabilité et intérêt public, critères, 5:45-6,47,51
- Subventions, 28:14-5
- Acheteurs, 5:147,149,154-5
- Critères de sélection, 5:38,62-3
- Entreprise privée, 5:76,79-80,101,108-9,149; 6:29-30; 7:91-2
- Faillites, 5:46,53-4; 6:29-31
- Transactions immobilières, 7:134-5
- Assujettissement, 5:10,30-1,40-1,53
- États-Unis, 7:16-8,34,36-7,39-40,43
- Fédéral-provincial, 7:87-8
- Interprovincial, 5:30,55-6
- Provincial, 5:41; 7:69,103,106,111
- Clientèle, relations, 7:65,82,89,114,119,131,132,140-2
- Création, facteurs, 28:17-8
- Définition, 5:9,10,14,15,19-20,30-1,40,54-5,57,58,62,84,101; 6:70; 7:12,28-9; 8:71; 11:37; 28:15,17
- Entretien et sécurité, 5:21,65,85,107,117,130,146,147; 7:104-5,114,120-2
- Circulation, contrôle, système, 7:98,99-100,106-8
- États-Unis, normes, 7:31,40-1,49,121; 9:47-8; 28:21
- Inspections, 7:69-70; 28:22
- États-Unis, 5:12
- Achat, vente et délaisement, 7:15-6,22-4,33,49,50-1
- Comparaison canadienne, 5:44,51,64,159; 6:60,62; 7:83-4, 119-20; 11:35-6; 28:21-2,23
- Effet de levier, rachat, 7:34-5,37-8,49
- Finances, 5:53-4; 7:31,33-4,38-9,49,64,84,89-90,138; 28:20
- Historique, 7:12-3,29-30,48; 28:16
- Inter-États, 5:52-3
- Propriété, 7:18-19,20
- Réseau principal, captivité, 7:31-2,34; 28:21
- Succès, 5:51,52,54,62,159; 6:49; 7:82-3
- Législations et réglementations
- Disposition, favorisant, 5:36-7,38,40-1,50-1; 7:71-2
- Provinces
- Manque, 5:107,108,116,136,146,150
- Participation, 5:53,56-7,107; 9:38-40,48-50; 11:26,36
- Liste, 5:9-10; 6:47,49; 7:64; 11:39
- Main-d'oeuvre, 28:23
- Américaine, 7:13-4,16,20-2,30-1,32-3,36,45,49; 28:20
- Coûts, 5:12-3
- Jurisdiction, 5:10,30,44,53,84,95,146; 7:65-6,80-1,101-2; 28:20,31-3
- Mises à pied, 5:100,149; 7:48,66
- Partage des profits, 5:13,118-9; 7:114
- Polyvalence, 5:12,18,127; 7:25-6,66,117; 8:67; 9:25; 28:19-20
- Propriété, craintes, 5:16,151,155-6
- Rationalisation, 5:24-5,37,39,41,58-9,117,145-6,149,159; 7:86, 104
- Subventions, assistance fédérale, 5:37,45-6,48,59-67,96,100, 148; 6:12-3; 7:71,76-7,85,89-90; 8:40-1; 9:12; 11:17
- Coûts, 7:93-4,138



- Canada-United States Free Trade Agreement (FTA)**  
 Cable transmission, copyrights, 29:6-7,10; 31:11; 32:13  
 Chapter 18 - Institutional Provisions, 33:12-3,19  
 Coasting trade, exemption, 24:30  
 Cultural industries, 36:12,21  
 Railways, rationalization, effects, 5:24,90  
*See also*  
 Telecommunications - Industry
- Canadian Airport Council**  
 Background information, 3:32,34; 4:14-5  
 Bill C-15, position, 3:36,43
- Canadian Association of Marketing Research Organizations (CAMRO)**  
 Background information, 19:6-7  
 Bill C-62, subject-matter  
 Document, brief, 19:7-8,10-2,16,25  
 Position, 19:7-28  
 Recommendations, 19:12-3,17-8,22-3,25-8
- Canadian Bankers' Association**  
*Power (The) of Choice: American Long Distance Competition, Customer Service, Innovation and Quality*, 14:12,14,20,93; 20:30; 27:12
- Canadian Bar Association**  
 Background information, 20:39  
 Bill C-88, brief with Patent and Trademark Institute of Canada, tabled, 31:6,10,30  
 Media and Communications Law Section  
 Background information, 20:39  
 Bill C-62, subject-matter  
 Brief, 20:39-40,42,65-71; 27:32  
 Position, 20:41-71; 21:71-2; 27:17,20,22,24,27,29-30,32-5; 36:16-8  
 Recommendations, 20:41,44-5,47-50,54-7,64-5,67-8
- Canadian Broadcasting Corporation**  
 Copyrights, 31:31
- Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers**  
 Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia  
 Position, 8:64-72  
 Submission (Exhibit TC-31), 8:5,80  
 Representatives, members, 8:66-7,68  
 Wages, 8:65,67
- Canadian Business Telecommunications Alliance (CBTA)**  
 Background information, 14:7,21-2  
 Bill C-62, subject-matter  
 Brief, 14:7,22,26  
 Position, 14:8-20,22-30; 27:9-10,14-5,25,28,31  
 Documents, 14:25,29-30  
 Recommendations, 14:9-10,14-21,23-5
- Canadian Cable Television Association (CCTA)**  
 Background information, 17:75; 31:32  
 Bill C-62, subject-matter  
 Position, 17:75-94  
 Recommendations, 17:75,78-80,84-8,93-4  
 Bill C-88, position, 31:32-7; 32:9-11  
 Bill C-115, 32:16-7
- Chemins de fer—*Suite***  
**Réseaux secondaires—*Suite***  
 Subventions, assistance fédérale—*Suite*  
 Harmonisation, 6:70-1  
 Tarifs, 7:65,138-9  
 Viabilité, critères de réussite, 5:12,62-3,73; 7:24-5,38,47,110-1; 28:18-20  
 Commercialisation, 5:25; 7:114; 28:19  
 Engagement régional, local et communautaire, 7:15,36,53-4,82, 123-4; 28:19  
 Gestion locale et capitaux disponibles, 7:47,55,56-7,64,66, 92,105-6,113-4,118,123-4; 28:19  
 Marchandises, diversification, 7:58-9,84-5  
 Paiement, règles de calcul, 7:84,85  
 Service en étoile, 5:58; 7:83; 8:48-9,52; 28:22  
 Trafic, densité, 5:11; 7:35-6,47,49,57,64,82,86,105,107-8, 117-9; 28:18,19  
 Mixte, 5:52  
 Southern Rails Cooperative, Saskatchewan, 7:64,65  
 Traverse, vie, durée, 7:103; 9:45  
 Wagonnier, définition, 5:144  
*Voir aussi*  
 Camionnage, industrie  
 Central Western Railway  
 Chemins de fer nationaux du Canada  
 Ligne Truro-Sidney, Nouvelle-Écosse  
 Railtex Service Company Inc.
- Chemins de fer, Loi**  
 Références, 5:36; 12:8,15; 13:30,34; 14:32,82,108; 15:21; 16:29,42,61; 17:70,87,108; 19:54,92; 20:41; 21:16-7,52-4; 27:5,18,24,32,34-5; 35:39; 36:24,26
- Chemins de fer, Loi, Loi modifiant (subventions pour le grain et la farine)**  
*Voir*  
 Projet de loi C-11
- Chemins de fer nationaux du Canada (CN)**  
 Camionnage  
 Encouragement, 5:96,109-10,119-21,131,161-2,169; 8:54,58-9  
 Propriétaire, abandon, 8:21,31,46  
 Central Western Railway, échangeur, terminal intérieur, 7:97-8  
 Constitution, années, 9:35-6  
 CP Rail, comparaison, 5:52,157,167-8; 11:45  
 Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse  
 Cantin, Serge A., solliciteur général, Canadien National  
 Commentaires sur le document de Rand H. Matheson (pièce TC-24), 6:6,52  
 Lettre adressée à David Johansen au sujet de l'utilisation du pouvoir déclaratoire (annexe TC-1), 6:6,53; 6A:1-5  
 Clientèle, relation, 5:167; 6:9,11,12,14,21,37,68; 7:82; 8:20-1; 9:7-8,17,18,29; 11:10  
 Consultation, aucune, 6:24-6,31; 8:63  
 Contrat et tarifs, négociations, 5:135-6,140; 6:33,39,69; 8:55  
 Frais supplémentaires, 6:27-8,43  
 Marchandises, acheminement, influence, 5:26-7  
 Confidentialité, 5:118,120,126  
 Suspicion, 5:121  
 Coûts d'exploitation, économies, suggestion, 11:38,44  
 Démarketing, accusations, 5:103,109-10,132-3,134-6,161; 6:46,67-8; 7:88; 8:16-7,21,30,50,75; 11:43-4  
 Exploitants, relations, 5:16; 6:56-7,64-5; 8:60; 11:31  
 Partenariat, 5:12,162,167-8; 6:61; 7:115,120,135-6; 28:19

**Canadian Coast Guard***See under*

- Marine spills - Response system
- Shipping - Tankers

**Canadian Direct Marketing Association**

- Background information, 17:95,102-4
- Bill C-62, subject-matter, position, 17:95-107

**Canadian Labour Congress**

- Background information, 18:60
- Bill C-62, subject-matter
  - Brief, 18:60,65,74
  - Position, 18:60-77; 27:11
  - Recommendations, 18:63-4,68,74

**Canadian Lake Carriers Association**

- Activities and constitution, 25:30-1
- Bill C-33, position, 25:31-9

**Canadian Marine Officers Union**

- Representation, 25:56

**Canadian Merchant Service Guild**

- Bill C-33, position, 25:16-30
- Constitution and members, 25:15-6,21,25-6

**Canadian National Railway (CN)**

- Annual report, 1991, quotations, 5:139-40; 11:48
- Central Western Railway, interchange in-land terminal, 7:97-8
- Constitution, year, 9:35-6
- CP Rail, comparison, 5:52,157,167-8; 11:45
- Finances
  - Debts and revenues, 5:11,118; 8:45,46; 9:14-6
  - Self-sufficiency, 9:7,11-2
  - Special tax breaks, 8:21-2,25,33
- Grand Narrows bridge, construction, participation, 5:23,71; 8:44
- Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia
  - Brief, references, 5:19,156-7,168; 6:14
  - Cantin, Serge A., General Solicitor, Canadian National
    - Comments on Rand H. Matheson's document (Exhibit TC-24), 6:6,52
    - Letter to David Johansen with regards to the use of declaratory power (Appendix TC-1), 6:6,53; 6A:1-5
- Confidentiality, 5:118,120,126
- Suspicion, 5:121
- Customers, relationship 5:167; 6:9,11,12,14,21,37,68; 7:82; 8:20-1; 9:7-8,17,18,29; 11:10
- Commodities, routing, influence, 5:26-7
- Consultations, none, 6:24-6,31; 8:63
- Contracts and tariff, negotiation, 5:135-6,140; 6:33,39,69; 8:55
- Costs, additional, 6:27-8,43
- Demarketing, accusations, 5:103,109-10,132-3,134-6,161; 6:46,67-8; 7:88; 8:16-7,21,30,50,75; 11:43-4
- Marketing, 5:167; 6:32; 8:54-5,63-4,75; 9:7,16-8
- Innovative techniques, need, 5:168-9
- Nova Scotia, relationship, 11:25-6
  - Double-stack container service, agreement, 5:33-4,73,115
- Operating costs, saving, suggestion, 11:38,44
- Position, 5:11-35; 9:7-53
  - Reference, 11:24; 28:14
- Responsibility and obligations, 5:71-2,86; 6:46; 7:67; 8:30, 31,32,68,71; 9:30-1

**Chemins de fer nationaux du Canada (CN)—Suite**

- Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse—Suite
- Marketing, 5:167; 6:32; 8:54-5,63-4,75; 9:7,16-8
- Innovation, besoin, 5:168-9
- Mémoire, références, 5:19,156-7,168; 6:14
- Nouvelle-Écosse, relations, 11:25-6
  - Conteneurs à deux niveaux de chargement, entente, 5:33-4,115
- Position, 5:11-35; 9:7-53
- Référence, 11:24; 28:14
- Renseignements supplémentaires relatifs à la vente proposée d'une ligne de chemin de fer, rédigé par les Chemins de fer nationaux du Canada, région de l'Atlantique (pièce TC-1), 6:5,52*
- Responsabilité et obligations, 5:71-2,86; 6:46; 7:67; 8:30,31,32, 68,71; 9:30-1
- Exploitant, abandon, reprise en main, 5:16; 6:13-4; 7:70-1,74; 8:23,34,66,76-7,78; 9:12-3,20,38; 11:23,32-3,34
- Intérêt public, 5:117,121-2,151; 6:19,69; 8:79-80; 9:48-9
- Maintien de la voie, 5:74-5,98,121,137-8,143; 6:12,21,67-8, 69; 8:49-50,56-7,59-60; 9:32; 11:8-9,12,17-8,20-1,22; 28:28,30,31
- Négation, 5:16,19
- Subventions, 6:12-3; 7:84,87,90; 8:44; 11:22
- Trois candidats choisis pour la ligne Truro/Sydney, communiqué de presse (pièce TC-21), 6:5,52*
- Vente ou abandon, 5:95,97,103,129-30; 8:29-30; 11:12,17
- Argent à recevoir, utilisation, 5:32-3,102-3; 9:51,52; 11:25
- Contrôle et vérification, 5:134-6; 6:21; 8:74,75-6,80
- Obstacle juridique, 5:27-9,55; 8:43-4; 9:20-1; 28:28
- Procédure réglementaire à suivre, 9:10-1; 28:7-8,33
- Raisons, 5:25-6,130-1
  - Main-d'oeuvre et syndicats, 5:12-3,18,97,107-8,117,127-8, 130-1,134,141; 6:60,63; 8:45-6,56,64-5; 9:18,24
  - Rentabilité, 5:96,117,119,128,132-3,138-9,168-9; 6:11-4,46, 69; 7:52-3,54-5,77-9,109; 8:36,37,41,50-1,56; 9:24-6,28; 11:34
- Exploitation, mission commerciale, 5:25-6,54; 6:46-7,68-71
- Finances
  - Allégement fiscal et tarifs spéciaux, 8:21-2,25,33
  - Autonomie, 9:7,11-2
  - Dettes et revenus, 5:11,118; 8:45,46; 9:14-6
  - Gestion, 5:95-6,129,136,137,168; 7:105-6,108; 8:27,53,54
  - Syndicats participants, 5:129-30
- Pont Grand Narrows, construction, participation, 5:23,71; 8:44
- Privatisation, 5:25,73,75,79-80,89,99,104,161-2,170; 6:11-2,47, 68; 7:88-9,90-2; 8:68-9; 9:29-30
- CP Rail, comparaison, 5:167-8
- Services, délaissement, 8:52,53-4,57,69,73
- Rapport annuel, 1991, citations, 5:139-40; 11:46
- Rationalisation et restructuration, 5:11-2,34,41,139-40,145-6; 6:46; 7:86,104
- Syndicats, réduction, 5:146,157
- Réseaux secondaires, abandon, cession ou vente
- Candidats, 5:24,25,132; 9:27-8
- Politiques, élaboration, 5:38,40-1
- Rationalisation favorisée, 5:36-7,38
- Sécurité, normes, 5:107; 7:69
- Voir aussi*
  - Chemins de fer
  - Ligne Truro-Sydney, Nouvelle-Écosse

**Chisholm, Almon J., maire, Port Hawkesbury, Nouvelle-Écosse**

- Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse
- Discussion, 8:75-80

**Canadian National Railway (CN)—Cont'd**

Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia—*Cont'd*

Responsibility and obligations—*Cont'd*

Maintaining the line, 5:74-5,98,121,137-8,143; 6:12,21,67-8, 69; 8:49-50,56-7,59-60; 9:32; 11:8-9,12,17-8,20-1,22; 28:28,30,31

Negative answer, 5:16,19

Public interest, 5:117,121-2,151; 6:19,69; 8:79-80; 9:48-9

Shortline operator, abandonment, take over, 5:16; 6:13-4; 7:70-1,74; 8:23,34,66,76-7,78; 9:12-3,20,38; 11:23,32-3, 34

Sale or abandonment, 5:95,97,103,129-30; 8:29-30; 11:12,17

Cash, utilization, 5:32-3,102-3; 9:51,52; 11:25

Control, system of checks, 5:134-6; 6:21; 8:74,75-6,80

Reasons, 5:25-6,130-1

Labour and unions, 5:12-3,18,97,107-8,117,127-8,130-1,134, 141; 6:60,63; 8:45-6,56,64-5; 9:18,24

Profitability, 5:96,117,119,128,132-3,138-9,168-9; 6:11-4, 46,69; 7:52-3,54-5,77-9,109; 8:36,37,41,50-1,56; 9:24-6, 28; 11:34

Regulatory process, 9:10-1; 28:7-8,33

Rights, obstacles, 5:27-9,55; 8:43-4; 9:20-1; 28:28

Shortline operator, relationship, 5:16; 6:56-7,64-5; 8:60; 11:31

Partnership, 5:12,162,167-8; 6:61; 7:115,120,135-6; 28:19

Subsidies, 6:12-3; 7:84,87,90; 8:44; 11:22

*Supplementary information pertaining to proposed Sale of Rail Line* prepared by Canadian National Railways, Atlantic Region (Exhibit TC-1), 6:5,52

*Three Candidates selected for Truro/Sydney Line*, press release (Exhibit TC-21), 6:5,52

Management, 5:95-6,129,136,137,168; 7:105-6,108; 8:27,53,54

Unions involved, 5:129-30

Operation, commercial basis, 5:25-6,54; 6:46-7,68-71

Privatization, 5:25,73,75,79-80,89,99,104,161-2,170; 6:11-2,47, 68; 7:88-9,90-2; 8:68-9; 9:29-30

CP Rail, comparison, 5:167-8

Services, withdrawal, 8:52,53-4,57,69,73

Rationalization and restructured, 5:11-2,34,41,139-40,145-6; 6:46; 7:86,104

Union, reduction, 5:146,157

Safety standards, 5:107; 7:69

Shortlines, abandonment, sale or conveyance

Candidates, 5:24,25,132; 9:27-8

Policy, development, 5:38,40-1

Rationalization, encouragement, 5:36-7,38

Truck shipping

Incitement, 5:96,109-10,119-21,131,161-2,169; 8:54,58-9

Ownership, desertion, 8:21,31,46

*See also*

Railways

Truro-Sydney line, Nova Scotia

**Canadian Offshore Vessels Operators Association**

Activities, 24:7-8

Bill C-33, position, 24:8-28

**Canadian Radio-Television and Telecommunications Commission (CRTC)**

Bill C-62, position, 35:43-4,54-5

Bill C-62, subject-matter

Brief, 12:66,87; 27:32,36

Position, 12:66-100; 21:24-51; 27:29,32,34-5

Recommendations, 12:68-9,85-6,91-2,95-6; 27:32

Communications Department, relationship, 14:99-100

Chisholm, Almon J., maire, Port Hawkesbury,

Nouvelle-Écosse—*Suite*

Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse—*Suite*

Exposé, 8:72-5

Position, représentation, débat, 9:21-4,53

Chisholm, Kay, adjoint au maire, Antigonish, Nouvelle-Écosse

Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale

reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse

Discussion, 8:11-5,17-20,24-5

Exposé, 8:10-1

Chisholm, Robert, député (Halifax Atlantique), Caucous du Nouveau Parti Démocratique de la Nouvelle-Écosse

Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale

reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse

Discussion, 5:99-101

Exposé, 5:94-8

Mémoire (pièce TC-4), 6:5,52

Christopher, John, attaché de recherche, Service de recherche,

Bibliothèque du Parlement

Projet de loi C-15, 3:16

**CN**

*Voir*

Chemins de fer nationaux du Canada

**CN Rail**

*Voir*

Chemins de fer nationaux du Canada

**Coalition pour les communications compétitives**

Information de base, 18:27-8,42

Projet de loi C-62, teneur

Documentation, 18:31,33,38

Position, 18:27-45; 27:10,12

Recommandations, 18:31-7

Coffin, Jack (J.D.), directeur, Relations commerciales, Sydney Steel Corporation

Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale

reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse

Discussion, 6:25-31

Exposé, 6:23-5

Collins, Kevin, Fraternité canadienne des cheminots, Employés des transports et autres ouvriers

Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale

reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse

Discussion, 8:66-72

Exposé, 8:64-6

**Colombie-Britannique**

Chemins de fer, 5:116,156

Compétence constitutionnelle, 5:149-50,152

*Voir aussi*

Vancouver, Colombie-Britannique

**Comité consultatif sur la cession des aéroports**

Création, membres, 3:8,17,30; 4:33



**Canadian Radio-Television and Telecommunications Commission**(CRTC)—*Cont'd**See also*

Telecommunications

**Canadian Satellite Communications Inc. (Cancom)**

Background information, 15:5-6,18-21; 16:56

Bill C-62, subject-matter

Brief, 15:12,15,21

Position, 15:6-22; 27:28,34

Recommendations, 15:8-12,15-7

**Canadian Satellite Users Association (CSUA)**

Background information, 16:56-7

Bill C-62, subject-matter

Brief, 16:61,63

Position, 16:56-73

Recommendations, 16:59-61,63-4,67

**Canadian Security and Intelligence Service Act**

Reference, 27:23-4

**Canadian Transport Commission**

Role, 5:36,45

**Canadian Union of Public Employees (CUPE)**Letter to the Committee, February 5, 1992, concerning Bill C-5,  
10:17,24-5**Cancom***See*

Canadian Satellite Communications Inc.

**Cando Contracting Ltd**Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and  
Sydney, Nova Scotia

Submission (Exhibit TC-17), 6:5,52

Written submission presented by Gordon Peters on February 13,  
1992 (Appendix TC-6), 7:5,125; 7A:197-202

Railway tracks

Dismantlement, specialisation, 7:82,86

Shortline wanted, 7:91-2

**Canfield, Brian A., President and Chief Executive Officer, British**

Columbia Telephone Company; Stentor Telecom Policy Inc.

Bill C-62, subject-matter, discussion, 19:78-9,81-2,86-7,89,94

**Canso Causeway***See under*

Northumberland Strait bridge, construction

Nova Scotia - Railways

**Cantel***See*

Rogers Cantel Mobile Communications Inc.

**Cantin, Serge A., General Solicitor, CN Rail**Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and  
Sydney, Nova ScotiaComments on Rand H. Matheson's document (Exhibit TC-24),  
6:6,52

Discussion, 5:28-9; 8:19; 9:21,30-1,33,35-42,50,53

Letter to David Johansen with regards to the use of declaratory  
power (Appendix TC-1), 6:6,53; 6A:1-5

Reference, 11:15-6

**Comité d'examen public des systèmes de sécurité des**navires-citernes et de la capacité d'intervention en cas de  
déversements en milieu marin

Activités et mandat, 34:5-8,21

Rapport, recommandations, 34:8-10,11-2,14,20-1,24; 35:31-2

Citations, 35:20

Consultation, processus, 35:9-10,11

Date, 35:21

Liste de diffusion, 34:32; 35:9

Coûts et délais, 35:20-1

Gouvernement, réponse, 35:20

Mise en oeuvre, 35:21

Publication, année, 35:20

Témoins, 34:11,18-9

**Commissariat à la protection de la vie privée**

Information de base, 20:7,11-3,15

Projet de loi C-62, teneur

Mémoire, 20:10-1,14

Position, 20:6-20; 27:31

Recommandations, 20:9-13,18-20

**Commissariat aux langues officielles**

Mandat, 3:52-3; 4:26,29-30,32

Plaintes, 3:54; 4:11,29,31-2

**Commission canadienne des transports**

Rôle, 5:36,45

**Commission des transports des provinces de l'Atlantique (CTPA)**

Appui financier, 6:53-4,59-60; 23:26

Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale  
reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse

Mémoire (pièce TC-15), 6:5,52,56,66-7

Position, 6:53-71

Référence, 6:9

*Impact (The) of Future Changes in Railway Services in the Maritime  
Provinces*, mai 1987, 6:54

Projet de loi C-33, position et mémoire, 23:24-35

Tarifs de l'Est, grain et farine, subventions, 2:12,14-5,20-1

**Commission du droit d'auteur Canada**Droits d'auteur, perception, pouvoirs, 29:11,13,17,21; 31:15,18,  
19,20,21,22,24,27,37,38-40,45Société canadienne des auteurs, compositeurs et éditeurs de  
musique, lien, 29:16,20; 32:15,17-8**Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada**

Rôle, 5:147-8,148-9

Voie ferroviaire, abandon, interprétation, 5:153

**Communications, ministère**

CRTC, rapport, 14:99-100

Projet de loi C-62, teneur, explication article par article, 18:50

Spectre, répartition, attribution des licences, explication, 13:45

Télécommunications, mémoire au Cabinet, 16:75,78

*Télécommunications (Les): nouvelle législation canadienne*,  
citation, 12:49-50**Competitive Telecommunications Association (CTA)**

Information de base, 19:28

Projet de loi C-62, teneur

Mémoire, documents, 19:28-9,35-6,42,44,47,49

Position, 19:28-50; 27:18,35

Recommandations, 19:31-6,40-1,45

- Cape Breton, Nova Scotia**  
 Canadian National Railway, taxation, grant, 8:33  
 Causeway, 6:45-6; 37:29,45,54  
 Economy and employment, overview, 6:41-2,44,46,50; 8:32-3; 37:29  
 Football team, 6:52  
 Highway, treacherous road, 6:44-5  
 Organizations and industries, 8:41-2  
 Desertion, federal policies, role, 8:31,78  
 Historical background, 8:40,43  
 Tourism industry, importance, 6:51  
 Transportation service  
 Economic development, promotion, link, 6:19  
 Profit, study, 8:27,35-6  
 Truro-Sydney line, Nova Scotia  
 Abandonment, effects, 5:69,72,88-9,104-5,131-3,140,142; 6:8; 23,25; 8:27,30,31-2,40-1,50-1  
 Public complacency, 6:43-4,47-8  
 Commodities, transportation, 8:59  
 Landscape, impact, 6:45  
 Unemployment rate, 6:41,47,50,51; 8:32
- Cape Breton Development Corporation (DEVCO)**  
 Coal, railway transportation, 6:35-6; 8:55  
 Contract to haul, 5:140; 6:33  
 Dependency, 6:32,39,40  
 Ownership and investments, 6:34,38,47  
 Percentages, 6:37  
 Constitution, mandate and activities, 6:31-2,36-7,38-9  
 Employment situation, 6:40  
 Federal investments, 5:161  
 Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia  
 Line purchase, 6:34-5,36,37-8,50  
 Suggestion, 6:47; 8:30,33-4,34-5,61-2  
 Position, 6:33,35-6,39-40  
 Submission (Exhibit TC-13), 6:5,52  
 Testimony, reference, 6:66
- Cape Breton Industrial Board of Trade**  
 Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia  
 Peat Marwick Stevenson & Kellogg, report, 6:48-50; 11:37-8  
 Position, 6:41-52  
 Submission (Exhibit TC-14), 6:5,51,52
- Cape Breton Joint Expenditure Board (Jointex)**  
 Constitution, 8:29; 11:23  
 Study, reference, 6:41
- Caron, Michel, Program Officer, Programs and Special Projects, Department of Transport**  
 Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia, discussion, 5:62
- Cars**  
*See*  
 Motor vehicles and motor vehicle equipment
- Carter, Robin, Counsel, Admiralty and Maritime Law, Department of Transport**  
 Biographical notes, 31:48
- Congrès du travail du Canada**  
 Information de base, 18:60  
 Projet de loi C-62, teneur  
 Mémoire, 18:60,65,74  
 Position, 18:60-77; 27:11  
 Recommandations, 18:63-4,68,74
- Conseil canadien des relations de travail**  
 Chemins de fer, application, 5:146,157
- Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes (CRTC)**  
 Communications, ministère, rapport, 14:99-100  
 Projet de loi C-62, position, 35:43-4,54-5  
 Projet de loi C-62, teneur  
 Mémoire, 12:66,87; 27:32,36  
 Position, 12:66-100; 21:24-51; 27:29,32,34-5  
 Recommandations, 12:68-9,85-6,91-2,95-6; 27:32  
*Voir aussi*  
 Télécommunications
- Conseil des aéroports du Canada**  
 Information de base, 3:32,34; 4:14-5  
 Projet de loi C-15, position, 3:36,43
- Conseil des affaires maritimes**  
 Activités et rôle, 25:32,47-8  
 Projet de loi C-33, position et mémoire, 25:48-54,56
- Conseil des industries forestières de la Colombie-Britannique**  
 Activités, 25:39  
 Projet de loi C-33, position et mémoire, 25:39-47
- Consommateurs et des Sociétés, ministère**  
 Bureau de la politique de concurrence  
 Concurrence, Loi, application, 18:78-84,86-8,90-7  
 Concurrence, Tribunal, rôle, 18:78  
 Étude au sujet des prix des télécommunications pratiqués aux États-Unis, 18:77,89  
 Projet de loi C-62, teneur  
 Documents, 18:85,90,97  
 Mémoire, 18:87  
 Position, 18:77-97; 27:29  
 Rôle, Comité, recommandation, 27:30  
 Télésat Canada, achat par Alouette, 16:107
- Construction navale, industrie**  
 Législation, incitation, 22:15-6,18-9,20; 24:15-6  
 Non rentabilité, 24:17-20,24; 25:38-9
- Consumers Fight Back Association (CFBA)**  
 Projet de loi C-62, teneur  
 Mémoire, 15:26,29,31  
 Position, 15:22-31  
 Recommandations, 15:23-6
- Corbeil, honorable Jean, ministre des Transports**  
 Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse  
 Chemins de fer nationaux du Canada, références, 5:95,137  
 Lettre de S.A. Horodyski, représentant national du Syndicat national des travailleurs et travailleuses de l'automobile, de l'aérospatiale et de l'outillage agricole du Canada (pièce TC-9), 6:5,52

**Cassaday, John, President and Chief Executive Officer, CTV Television Network Ltd.**  
*See*  
 Bill C-88  
 Discussion, 31:18,25-8,30; 32:24  
 Introductory remarks, 31:9-10  
 Letter from Roger T. Hughes of Sim, Hughes, Dimock, 31:6,10,22  
 Statement, 31:10-11

# CAW-Canada

*See*  
 National Automobile, Aerospace and Agricultural Implement Workers Union of Canada

# CBTA

*See*  
 Canadian Business Telecommunications Alliance

# CCTA

*See*  
 Canadian Cable Television Association

# Central Western Railway

Conveyance  
 Duration, 7:106  
 Public hearings, 5:43,52; 7:102,150  
 Costs and financing, 5:46; 7:94,100-1,102,104  
 Economic assistance and subsidies, 5:64; 7:64,89,93-4,109  
 Customers, relationship, 7:65,105  
 Expansion, other lines, inclusion, 7:66,68,93  
 Federal government, contract, duration, 7:104  
 Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia  
 Brief, 7:93  
 Buy, non-interest, 7:108-9  
 Jurisdiction, 5:116; 7:100,103-4,111  
 Labour relations, court decisions, 5:41-2,44,84,108; 6:62-3; 7:66,101-2,110; 8:70-1; 28:31-3  
 Local station, upgraded, 7:98-9  
 Maintenance, safety and inspections, 5:53; 7:70,94-5,97,104-5  
 Engineering work, reinvestment, 7:103  
 Environmental damages, responsibility, 5:123  
 Interchange with CN, in-land terminal, 7:97-8  
 Locomotive shed, 7:95-6  
 Management, 7:105-6,111  
 Steam excursion tour service, launching, 7:96-7  
 Traffic, control  
 Car cycle, 7:98  
 Density, saving, 7:107-8  
 Elevator system, 7:106-7  
 Manual block system, 7:99-100

**Central Western Railway Corp., United Transportation Union v.**  
 ([1990] 3 SCR 1112), 5:41-2,44,84,108; 6:62-3; 7:101-2; 8:70-1; 28:30-3

# CFBA

*See*  
 Consumers Fight Back Association

# Chester line

*See under*  
 Railways

# Corbeil, honorable Jean, ministre des Transports—Suite

Projet de loi C-33  
 Discussion, 22:17-28  
 Exposé, 22:10-6  
 Projet de loi S-11  
 Discussion, 23:37-41,45-6  
 Remarques introductives, 23:36-7

# Corbin, honorable Eymard Georges, sénateur (Grand-Sault)

Budget, 8:9  
 Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse, 5:82-3,87; 6:66-7,68; 8:10,20-1,46-7; 9:24,52-3; 11:7,46-7,50-1  
 Appel au Règlement, 8:26  
 Calendrier des travaux et témoins, 7:29; 8:57  
 Chemins de fer, réseaux secondaires, 5:51; 6:54-5; 7:27-8,71-2  
 Chemins de fer nationaux du Canada, 6:67,69; 8:21,22,45-6, 63-4  
 Documents, disponibilité, 8:7-8  
 Ligne Truro-Sydney, 6:67; 7:57,80-1; 8:12,26,48,63; 9:6  
 Projet de loi C-15, 3:44,46-8,52-3,54; 4:9-12,22-5,27-9,31-2,34-6  
 Appel au Règlement, 4:25  
 Projet de loi C-110, 37:20-2,40,55  
 Projet de loi S-11, 23:42-5,46

# Cornell, Susan, vice-présidente, Réglementation, Affaires

autochtones et générales, Canadian Satellite Communications Inc.  
 Projet de loi C-62, teneur  
 Discussion, 15:12-4,16-22  
 Exposé, 15:5-12

# Côté, Antoine, conseiller principal, Politiques et programmes

maritimes, ministère des Transports  
 Projet de loi C-33, discussion, 26:18-9

# Côté-O'Hara, Jocelyne, présidente et directrice générale,

Stentor politiques publiques Télécom Inc.  
 Projet de loi C-62  
 Discussion, 35:49-53  
 Exposé, 35:44-9  
 Projet de loi C-62, teneur  
 Discussion, 19:71-2,75-6,78,84-5,89-91,93-4,96,99,102-4  
 Exposé, 19:64-70

# Cousineau, François, Société canadienne des auteurs,

compositeurs et éditeurs de musique  
 Projet de loi C-88, exposé, 29:15-6

# CP Rail (CP)

Chemins de fer nationaux du Canada, comparaison, 5:52,157, 167-8; 11:45  
 Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse, lettre à l'honorable Finlay MacDonald (pièce TC-26), 6:6,52  
 Pertes financières, 7:48  
 Réseaux secondaires  
 Location, 5:43-4  
 Rationalisation favorisée, 5:36-7,38,146  
 Vente, accident écologique, disposition, 5:123  
 Subventions, 5:62-3  
*Voir aussi*  
 Chemins de fer



- Chisholm, Almon J., Mayor, Port Hawkesbury, Nova Scotia**  
 Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia  
 Discussion, 8:75-80  
 Position, representation, debate, 9:21-4,53  
 Statement, 8:72-5
- Chisholm, Kay, Deputy Mayor, Antigonish, Nova Scotia**  
 Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia  
 Discussion, 8:11-5,17-20,24-5  
 Statement, 8:10-1
- Chisholm, Robert, MLA (Halifax Atlantic), New Democratic Party**  
 Caucus of Nova Scotia  
 Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia  
 Discussion, 5:99-101  
 Statement, 5:94-8  
 Submission (Exhibit TC-4), 6:5,52
- Christopher, John, Research Officer, Research Branch, Library of Parliament**  
 Bill C-15, 3:16
- Civil Aviation Tribunal**  
 Role, 10:15,19-20
- CN**  
*See*  
 Canadian National Railway
- CN Rail**  
*See*  
 Canadian National Railway
- Coal**  
 Nova Scotia, transportation  
 Marine, 6:34,35,38  
 Railway, 5:80-1,88,105; 6:32,33,35-6,37-8,39-40; 8:40,42-3,52  
 Metric tonnes and percentages, 6:37  
 Trucking, 6:38; 8:55
- Coasting trade**  
*See under*  
 Shipping
- Coasting Trade Act**  
*See*  
 Bill C-33
- Coffin, Jack (J.D.), Director of Commercial Services, Sydney Steel Corporation**  
 Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia  
 Discussion, 6:25-31  
 Statement, 6:23-5
- Collins, Kevin, Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers**  
 Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia  
 Discussion, 8:66-72  
 Statement, 8:64-6
- Crawley, Alexander (Sandy), président, Alliance of Canadian Cinema, Television and Radio Artists**  
 Projet de loi C-62  
 Discussion, 36:9-22  
 Exposé, 36:6-9  
 Lettre au sénateur Oliver, citations, références, 35:41-2,52; 36:6,9,11
- Creery, John, avocat, Holland America; Princess Tours**  
 Projet de loi C-33  
 Discussion, 23:13-23  
 Exposé, 23:7-13
- Croisières**  
*Voir sous*  
 Tourisme  
 Transports maritimes - Cabotage
- Crosbie, honorable John Carnell, ministre de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique**  
 Transports, politiques, 5:165-7
- Crow, Robert E., directeur de la recherche, Association canadienne de la technologie de l'information**  
 Projet de loi C-62, teneur, discussion, 14:35-9,42-8
- CRTC**  
*Voir*  
 Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes
- CTA**  
*Voir*  
 Competitive Telecommunications Association
- CTPA**  
*Voir*  
 Commission des transports des provinces de l'Atlantique
- Culham, Tom, vice-président, Transports, Conseil des industries forestières de la Colombie-Britannique**  
 Projet de loi C-33  
 Discussion, 25:40-7  
 Exposé, 25:39-40
- CWR**  
*Voir*  
 Central Western Railway
- D'Amour, Thérèse, co-propriétaire d'un attrait touristique, Île-du-Prince-Édouard**  
 Projet de loi C-110, exposé, 37:39-40
- Davey, honorable Keith, sénateur (York), vice-président du Comité (fascicules 1 à 13)**  
 Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse, 6:51,52; 7:32,37, 62-3; 8:26,51; 9:26-7  
 Projet de loi C-11, 2:9-10,23,25  
 Projet de loi C-15, 1:10; 3:13; 4:18,22-3  
 Projet de loi C-62, 36:21-2  
 Séance d'organisation, 1:9-10; 2:8

**Commissioner of Official Languages, Office***See*

Office of the Commissioner of Official Languages

**Communications and Electrical Workers of Canada (CWC)**

Background information, 17:7,15

Bill C-62, subject-matter

Brief, 17:13,24

Position, 17:7-24; 27:11

Recommendations, 17:8-12,17,23-4

**Communications Competition Coalition**

Background information, 18:27-8,42

Bill C-62, subject-matter

Documentation, 18:31,33,38

Position, 18:27-45; 27:10,12

Recommendations, 18:31-7

**Communications Department**

Bill C-62, clause by clause explanation, 18:50

CRTC, relationship, 14:99-100

Spectrum allocation, "licensing", explanation, 13:45

Telecommunications, brief to Cabinet, 16:75,78

*Telecommunications: New Legislation for Canada*, quotation, 12:49-50**Competitive Telecommunications Association (CTA)**

Background information, 19:28

Bill C-62, subject-matter

Brief, documents, 19:28-9,35-6,42,44,47,49

Position, 19:28-50; 27:18,35; 36:17-8

Recommendations, 19:31-6,40-1,45

**Constitution Act, 1867**

Discussion

Schedules, 9:34; 28:9-10

Section 91 - Legislative Authority of Parliament of Canada, 9:36; 10:22-3

Section 92 - Exclusive Powers of Provincial Legislatures, 5:95, 98-100,145,149; 9:33-4; 28:32-3

Section 108 - Transfer of Property in Schedule, 9:34; 28:9,10

Section 145 - Intercolonial Railway, 5:28,89,91; 9:34; 28:9-10, 12

**Constitution Act, 1982**

Discussion

Section 36 - Equalization and regional disparities, 5:75,86-7

Section 52(2) - Constitution of Canada, 28:9

**Consumer and Corporate Affairs Department**

Bureau of Competition Policy

Bill C-62, subject-matter

Brief, 18:87

Documents, 18:85,90,97

Position, 18:77-97; 27:29

Role, Committee recommendation, 27:30

Competition Act, application, 18:78-84,86-8,90-7

Competition Tribunal, role, 18:78

Study on United States telecommunications pricing, 18:77,89

Telesat Canada, purchase by Alouette, 16:107

**Consumers' Association of Canada (CAC)**

Background information, 17:25,32-4,37

Bill C-62, subject-matter

Position, 17:25-39; 27:14-5,18

Recommendations, 17:28

Deacon, Donald M., ancien président, Atlantic Provinces Economic Council; ancien membre, Agence de promotion économique du Canada Atlantique

Notes biographiques, 37:40-1

Projet de loi C-110

Discussion, 37:50-1,55-8

Exposé, 37:42-3

Remarques introductives, 37:32

Dempsey, Paul S., Fraternité des préposés à l'entretien des voies

Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse

Discussion, 7:35-46

Exposé, 7:29-35,60-2

Témoignage (annexe TC-3), 7:5,125; 7A:79-130

Notes biographiques, 7:29

Desjardins-Chase, Micheline, sous-ministre adjoint, ministère des Transports

Projet de loi S-8, exposé, 30:5-6,

Détroit de Northumberland, pont, construction

Accidents, urgences et circulation, contrôle, 37:14,31,34

Appui et opposition, 37:7-8,26,29,47

Île-du-Prince-Édouard, 37:14-5,17-8,30,39,44-5,49-50,51, 54-5,56-7

Lobbyistes, parti pris, 37:53

Canso, pont-jetée, comparaison, 37:29,45

Comité des glaces, 37:16-7

Conditions climatiques, inquiétudes, 37:25,30,38,39

Distance et superficie, 37:11-2,13-4

Durée, 37:10,30,33

Emplois, création ou perte, 37:8,15,31,38,45

Évaluation environnementale, 37:8-9,42,52

Coûts, 37:23-4,25

Fil directeur, 37:35

Glace, courant et débâcles, 37:13,16,17,26,33

Ministre, pouvoirs discrétionnaires, 37:26-7,28

Promoteur, évaluation, 37:8,17,24,25-6,33

Tribunal, conformité, 37:8,9,10,17

Financement et dispositions financières

Coûts, 37:8,18,21,33

Garanties, 37:9,19-20,56,57

Intérêts, 37:31,47

Péage ou gratuité, droits, 37:9,18-9,22

Subvention, 37:9,21-2,43,56

Incidences, prévisions, 37:8,9-10,25,40,44-5,45-6,47-8

Île-du-Prince-Édouard, 37:46-7,49,51,53-4

Piliers, structure, 37:12-3

Protection, 37:23

Pont-jetée antérieur, années 60, comparaison

Coûts, estimations, 37:35-6,38

Ingénieurs, ego, facteur, 37:36-7,52-3

Participation fédérale-provinciale, 37:37-8

Ponts, autres, comparaison, 37:10,24,52

Services de rechange, 37:30,41-2

Situation géographique, 37:11

Traversier, alternative, comparaison, 37:46,47

Amélioration et remplacement, 37:50-1,55-6

Double déboursement, risque, 37:10-1

Durée, 37:48-9

Fermier, importance, 37:32-3,55

Maintien et coûts, 37:9,10,18,24,33-4,38,39-40,42

Souplesse, 37:30

Tunnel, comparaison, 37:15-6,29,57-8

Utilisation, corridor, possibilités, 37:22-3

**Consumers Fight Back Association (CFBA)**

- Bill C-62, subject-matter
- Brief, 15:26,29,31
- Position, 15:22-31
- Recommendations, 15:23-8

**Copyright Act**

- Clause 3(1)f), 31:43; 32:25
- Clause 3(1.4) - Networks, 31:13-4,19,28-9,30; 32:25
- Clause 3(1.6), deletion, 31:33-4
- Clause 28.01 - Retransmission, 32:13
- Convergence, application, 35:42-3; 36:7,9,11-2,17,19-21
- Modification, 32:10-1,14
- Phase I, 29:9,10,15-6
- Phase II, 29:9-10,11-2; 31:12,19,21,30,32; 32:18-9,19-20
- Provision, 31:38
- Purpose, 32:7

**Copyright Board Canada**

- Rates, powers, 29:11,13,17,21; 31:15,18,19,20,21,22,24,27,37, 38-40,45

Society of Composers, Authors and Music Publishers Association of Canada, link, 29:16,20; 32:15,17-8

**Copyrights****Musical works or performances**

- Definition, modernization, 29:6-8,10,12,15-6; 31:14,18-9,38,43; 32:7-9

Fixation requirement, elimination, 31:12,14,28-9,30

Protection, need, 29:14-5; 32:7,19

**Transmission via cable**

Liability, 31:11-2,13-4,15,18,19-20,37

Dual liability, risk, 31:32-4,36; 32:10-1,16,25-6

Equity, 32:11-2,14,16,20-1,26

Litigation, 29:8-9,17; 31:12-3,14,20-1,22,23-5,31-2,39,41-3; 32:16

Single, 32:9-10,17-9,24-5

Network, definition, 31:13,19,27,29,33; 32:8,11-2,14,16-7,20, 24

**Rates, imposition**

Broadcasters and retransmitters, 31:26,27,39,30-1; 32:13-4, 15-6

CTV Television Network, 31:15-7,24,26-7,29-30,37,38-9, 39-41,44-6; 32:12-3,21,26-7

Process, 29:11,13,16-7,19,21-2; 31:22-3,24,41

Retroactivity, 29:8,11,17-8

Telecommunications and broadcasting, convergence, repercussions, 35:42-3; 36:7,9,11-2,17,19-21

**Corbeil, Hon. Jean, Minister of Transport****Bill C-33**

Discussion, 22:17-28

Statement, 22:10-6

**Bill S-11**

Discussion, 23:37-41,45-6

Introductory remarks, 23:36-7

**Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and**

Sydney, Nova Scotia

Canadian National Railway, references, 5:95,137

Letter from S.A. Horodyski, National Representative of the National Automobile, Aerospace and Agricultural Implement Workers Union of Canada (Exhibit TC-9), 6:5,52

**Corbin, Hon. Eymard Georges, Senator (Grand-Sault)**

Bill C-15, 3:44,46-8,52-3,54; 4:9-12,22-5,27-9,31-2,34-6

Point of order, 4:25

**Dettmar, Joseph H., directeur associé, Section des chemins de fer,**

Bureau des procédures, Interstate Commerce Commission

Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse

Discussion, 7:14-29

Exposé, 7:12-4

Témoignage (annexe TC-2), 7:5,125; 7A:11-21

Notes biographiques, 7:11-2

**DEVCO****Voir**

Société de développement du Cap-Breton

**Déversements en milieu marin**

Amendes et sanctions, effet dissuasif, 34:9,17,20-1,29; 35:12-3, 21,22-3,29,38

Proportionnelles aux risques, 35:27,36

Tonnage limite, 35:26-7

Arctique, eaux, pollution, prévention, protocole, 35:37-8

Arrow, échouage, 34:18,20

Assurance maritime, 34:14-5,16-7; 35:38

Coopération internationale sur la planification et l'intervention, 34:24; 35:13,21

Exxon Valdez, échouage, 34:6,8,34-5; 35:34,37

Nettoyage, responsabilité, 35:23-4,25

**Intervention, prévention et sécurité****Conseils consultatifs**

Besoin, 34:25

Création, 34:26-7,32-4

Rôle, 35:11

Conséquences humaines et environnementales, étude, 35:11-2, 23-5,29

**Coûts et frais**

Améliorations nécessaires, mise en oeuvre, 35:20-2,23

Compensation, versement, 34:24

Navires monocoques, perceptions, 34:20-1; 35:22-3

Surveillance aérienne, 35:36

Tonnage, limite, imposition, 35:26-7,36

**Double coque, exigence****Voir sous**

Transports maritimes - Navires-citernes

Équité, disposition, 35:10-1

Facultés affaiblies, dépistage, examen, 35:36-7

Garde côtière canadienne, rôle, 34:10,13,32; 35:8,29,37

Normes, application, 34:24

Secteur privé, partenariat, 35:9

Trafic, contrôle, 34:12,24

Grands Lacs, 34:10; 35:9,26,27-8

**Inspections****Voir sous**

Transports maritimes - Navires-citernes

Nettoyage, responsabilité et efficacité, 34:8,15-8

Bateaux norvégiens, 34:16

Bénévoles, rôle, 34:24

Communautés autochtones, contribution, 35:23-5

Pollueur-payeur, principe, 35:10

Responsabilité civile, 34:14

Organismes et capacité d'intervention, 34:25-6; 35:8,22,31,38

Centre national de déversements d'hydrocarbures, 34:8

Équipement et formation, 34:10

Gestion et compétences, 35:29-30

Ministère de l'Environnement, 34:7; 35:11-2,29,30-1

Partenariat, 35:8,10,24-5

Secteur privé, mise à contribution, 35:21

**Voir aussi plus haut**

Garde côtière canadienne



**Corbin, Hon. Eymard Georges, Senator (Grand-Sault)—Cont'd**

Bill C-110, 37:20-2,40,55

Bill S-11, 23:42-5,46

Budget, 8:9

Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and

Sydney, Nova Scotia, 5:82-3,87; 6:66-7,68; 8:10,20-1,46-7;  
9:24,52-3; 11:7,46-7,50-1

Canadian National Railways, 6:67,69; 8:21,22,45-6,63-4

Document, availability, 8:7-8

Point of order, 8:26

Railways, shortlines, 5:51; 6:54-5; 7:27-8,71-2

Scheduling and witnesses, 7:29; 8:57

Truro-Sydney line, 6:67; 7:57,80-1; 8:12,26,48,63; 9:6

**Cornell, Susan, Vice-President, Regulatory, Corporate and Native Affairs, Canadian Satellite Communications Inc.**

Bill C-62, subject-matter

Discussion, 15:12-4,16-22

Statement, 15:5-12

**Coronation-Lacombe line***See under*

Railways

**Côté, Antoine, Senior Advisor, Marine Policy, Department of Transport**

Bill C-33, discussion, 26:18-9

**Côté-O'Hara, Jocelyne, President and Chief Executive Officer, Stentor Telecom Policy Inc.**

Bill C-62

Discussion, 35:49-53

Statement, 35:44-9

Bill C-62, subject-matter

Discussion, 19:71-2,75-6,78,84-5,89-91,93-4,96,99,102-4

Statement, 19:64-70

**Council of Forest Industries of British Columbia**

Activities, 25:39

Bill C-33, brief and position, 25:39-47

**Council of Maritime Affairs**

Activities and purpose, 25:32,47-8

Bill C-33, position and brief, 25:48-54,56

**Cousineau, François, Society of Composers, Authors and Music Publishers of Canada**

Bill C-88, statement, 29:15-6

**CP Rail (CP)**

Canadian National Railway, comparison, 5:52,157,167-8; 11:45

Financial losses, 7:48

Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and

Sydney, Nova Scotia, letter to the Hon. Finlay MacDonald (Exhibit  
TC-26), 6:6,52

Shortlines

Lease, 5:43-4

Rationalization, encouragements, 5:36-7,38,146

Sale, environmental damage, provision, 5:123

Subsidies, 5:62-3

*See also*

Railways

**Déversements en milieu marin—Suite**

Intervention, prévention et sécurité—Suite

Participation publique

Besoin, 34:25,26

Consultation, processus, 35:9-10

Régions, efficacité, 34:18-9

Surveillance aérienne, 34:10; 35:9,36,37

Trafic, contrôle, 34:9-10,12

Bâtiments escorteurs, services retenus, 34:14

Colombie-Britannique, réformes, 34:26

Pilotes, augmentation, 34:14,17

Zones interdites, reconnaissance, 34:14,24

*Kurdistan*, échouage, 35:31*Nestucca*, échouage, 34:6; 35:24

Risques

Analyse, 35:25-7,28,36

Échéancier, probabilité, 35:27,31-2

Régions à risques, 34:18-9,21,24; 35:27

Sauvetage, convention internationale de 1989, 35:13,21

Sécurité

Normes canadiennes, rencontre, 35:28

Surveillance publique, garantie, 34:25-6,27

**Di Nino, honorable Consiglio, sénateur (Ontario)**Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale  
reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse, 11:33,52-3

Séance d'organisation, 1:6-9

**Droit d'auteur, Loi**

Art. 3(1)f), 31:43; 32:25

Art. 3(1.4) - Réseau, 31:13-4,19,28-9,30; 32:25

Art. 3(1.6), suppression, 31:33-4

Art. 28.01 - Retransmission, 32:13

But, 32:7

Convergence, application, 35:42-3; 36:7,9,11-2,17,19-21

Disposition, 31:38

Modification, 32:10-1,14

Phase I, 29:9,10,15-6

Phase II, 29:9-10,11-2; 31:12,19,21,30,32; 32:18-9,19-20

**Droits d'auteur**

Oeuvres musicales ou représentations

Définitions, actualisation, 29:6-8,10,12,15-6; 31:14,18-9,38,43;  
32:7-9

Fixage, exigence, élimination, 31:12,14,28-9,30

Protection, besoin, 29:14-5; 32:7,19

Transmission par câble

Réseau, définition, 31:13,19,27,29,33; 32:8,11-2,14,16-7,20,  
24

Responsabilité, 31:11-2,13-4,15,18,19-20,37

Équité, 32:11-2,14,16,20-1,26

Litige, 29:8-9,17; 31:12-3,14,20-1,22,23-5,31-2,39,41-3;  
32:16

Responsabilité double, risque, 31:32-4,36; 32:10-1,16,25-6

Responsabilité unique, 32:9-10,17-9,24-5

Tarifs, imposition

Entreprises de télédiffusion et télédistribution, 31:26,27,30-1,  
39; 32:13-4,15-6

Processus, 29:11,13,16-7,19,21-2; 31:22-3,24,41

Réseau de télévision CTV, 31:15-8,24,26-7,29-30,37,38-9,  
39-41,44-6; 32:12-3,21,26-7

Rétroactivité, 29:8,11,17-8

Télécommunications et radiodiffusion, convergence, répercussions,  
35:42-3; 36:7,9,11-2,17,19-21

- Crawley, Alexander (Sandy), President, Alliance of Canadian Cinema, Television and Radio Artists**  
 Bill C-62  
 Discussion, 36:9-22  
 Letter to Senator Oliver, quotations, references, 35:41-2,52; 36:6,9,11  
 Statement, 36:6-9
- Creery, John, Lawyer, Holland America; Princess Tours**  
 Bill C-33  
 Discussion, 23:13-23  
 Statement, 23:7-13
- Crosbie, Hon. John Carnell, Minister for the Atlantic Canada Opportunities Agency**  
 Transportation, policies, 5:165-7
- Crow, Robert E., Director of Research, Information Technology Association of Canada**  
 Bill C-62, subject-matter, discussion, 14:35-9,42-8
- Crown corporations**  
 Self-sufficiency policy, 6:38-9,50
- CRTC**  
*See*  
 Canadian Radio-Television and Telecommunications Commission
- Cruise**  
*See under*  
 Shipping - Coasting trade  
 Tourism
- CSUA**  
*See*  
 Canadian Satellite Users Association
- CTA**  
*See*  
 Competitive Telecommunications Association
- CTV Television Network Ltd.**  
 Activities and constitution, operation, 31:11,15-8,39-40,41-2,43-4; 32:12-3  
 Convention broadcasters, comparison, 31:25-7,30-2  
 Bill C-88  
 Copyrights, litigation, 29:8-9,17; 31:30-1,38-9,42-3  
 Discussion outline, 31:6  
 Impact, 31:10,18-21,28-9,40-1,44-6; 32:12,13-4,20-1,26-7
- CTV Television Network Ltd. v. Canada (Copyright Board) ([1993] 2 FC 115), 31:19,21,23-4,37,39; 32:9,10,11,15-6,17,25**
- Culham, Tom, Vice-President, Transportation, Council of Forest Industries of British Columbia**  
 Bill C-33  
 Discussion, 25:40-7  
 Statement, 25:39-40
- CUPE**  
*See*  
 Canadian Union of Public Employees
- CWC**  
*See*  
 Communications and Electrical Workers of Canada
- Eastern Independent Telecom Ltd**  
 Projet de loi C-62, teneur, position, 27:13
- Élections**  
 Sondages d'opinion publique, résultats, influence, 19:18-21
- Entente Canada-États-Unis sur le transport aérien, négociations**  
 Calendrier, 33:6-7,14,15-6,32-3,36-7  
 Délégation américaine, 33:18-9,32,33  
 Délégation canadienne, 33:17  
 Ententes précédentes, 33:6  
 Objectifs, 33:7  
 Motivation américaine, 33:28-31  
 Transition, période, 33:18,35  
 Pouvoirs législatifs, 33:37  
 Sujets discutés, 33:7-8,14,17-8  
 Aéroports, accès et créneaux, 33:10-2,14,19-20,22-5  
 Cabotage, retrait, 33:21,26-7  
 Droits de cinquième liberté, 33:21-2  
 Facilitation et pré-dédouanement, 33:13,14,25-6  
 Propriété étrangère, 33:32  
 Règlement des différends, 33:12-3,14,20  
 Sécurité, normes, retrait, 33:21  
 Services réguliers, 33:8-10  
 Trafic aérien, importance, 33:6
- Environnement, ministère**  
 Déversements en milieu marin, rôle, 34:25; 35:11-2,29  
 Équipe régionale des interventions d'urgence, constitution et rôle, 35:12,30-1
- ERIU**  
*Voir*  
 Environnement, ministère - Équipe régionale des interventions d'urgence
- États-Unis**  
 Cabotage, comparaison canadienne, 22:16-7,28,29-31; 25:28-9  
 Camionnage, comparaison canadienne, 5:49,63  
 Clean Air Act, 7:27,43-4  
 Économie, 5:90  
 Rails, service, exportations, 6:28  
 Subventions, grain, comparaison, 6:19  
 Produits dangereux, transport, étude, 26:35-6  
 Staggers Act, 5:9,12,40; 7:13,15-6,28,32; 28:16  
 Transport aérien, négociation canadienne, 22:27-8  
 Négociateurs américains et juridiction, 33:18-9  
 Transports, négociations canadiennes, 22:17-8  
 United States Passenger Services Act, 23:7-8  
*Voir aussi*  
 Chemins de fer  
 Entente Canada-États-Unis sur le transport aérien, négociations  
 Télécommunications
- Europe**  
 Transports, système, comparaison, 5:32-3
- Evans, Reg, sous-ministre adjoint, ministère des Travaux publics**  
 Projet de loi C-110, discussion, 37:22
- Exxon Valdez**  
*Voir sous*  
 Déversements en milieu marin

- CWR**  
*See*  
 Central Western Railway
- D'Amour, Thérèse, Co-owner of a tourist attraction, Prince Edward Island**  
 Bill C-110, statement, 37:39-40
- Dangerous Goods**  
*See*  
 Hazardous products
- Davey, Hon. Keith, Senator (York), Deputy Chairman of the Committee (issues 1 to 13)**  
 Bill C-11, 2:9-10,23,25  
 Bill C-15, 1:10; 3:13; 4:18,22-3  
 Bill C-62, 36:21-2  
 Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia, 6:51,52; 7:32,37,62-3; 8:26,51; 9:26-7  
 Organization meeting, 1:9-10; 2:8
- Deacon, Donald M., Past Chairman, Atlantic Provinces Economic Council; Former Member, Atlantic Canada Opportunities Agency**  
 Bill C-110  
 Discussion, 37:50-1,55-8  
 Introductory remarks, 37:32  
 Statement, 37:42-3  
 Biographical notes, 37:40-1
- Dempsey, Paul S., Brotherhood of Maintenance of Way Employees**  
 Biographical notes, 7:29  
 Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia  
 Discussion, 7:35-46  
 Statement, 7:29-35,60-2  
 Testimony (Appendix TC-3), 7:5,125; 7A:22-78
- Desjardins-Chase, Micheline, Assistant Deputy Minister, Department of Transport**  
 Bill S-8, statement, 30:5-6
- Dettmar, Joseph H., Deputy Director, Rail Section, Office of Proceedings, Interstate Commerce Commission**  
 Biographical notes, 7:11-2  
 Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia  
 Discussion, 7:14-29  
 Statement, 7:12-4  
 Testimony (Appendix TC-2), 7:5,125; 7A:1-10
- DEVCO**  
*See*  
 Cape Breton Development Corporation
- Di Nino, Hon. Consiglio, Senator (Ontario)**  
 Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia, 11:33,52-3  
 Organization meeting, 1:6-9
- Eastern Independent Telecom Ltd**  
 Bill C-62, subject-matter, position, 27:13
- Elections**  
 Public opinion polls, influence on outcome, 19:18-21
- Eyton, honorable John Trevor, sénateur (Ontario)**  
 Projet de loi C-11, 2:23-4  
 Projet de loi C-14, 1:13-4  
 Projet de loi C-62, teneur, 14:85-6
- Fairbairn, honorable Joyce, sénateur (Lethbridge)**  
 Projet de loi C-62, teneur  
 Centre pour la défense de l'intérêt public, position, 15:29  
 Consumers Fight Back Association, position, 15:29  
 Étude préalable, 15:15  
 Télécommunications  
 Gouvernement fédéral  
 Pouvoirs, 15:15-6,17,21,29,40  
 Provinces, consultation, 15:17-8,30,40-1; 17:119-20  
 Industrie, 18:81-3  
 Politique nationale, 15:29; 17:73  
 Radiocommunications, services de communications mobiles, 15:37  
 Radiodiffusion, 17:84-7  
 Réglementation, cadre, 15:17,30  
 Téléphone, services, 18:74-5  
 Usagers  
 Services, accès universel à prix abordables, 15:29; 17:73-4  
 Vie privée, protection, 17:102
- Farquhar, Michael, directeur exécutif adjoint, Groupe de travail sur la cession des aéroports, ministère des Transports**  
 Notes biographiques, 3:14  
 Projet de loi C-15  
 Discussion, 3:10-1,13; 4:12,14-6,22-5,33-5  
 Exposé, 3:7-10  
 Remarques introductives, 3:7  
 Projet de loi S-11, discussion, 23:38-42,46
- Feaver, Charles, conseiller principal en matière de politiques, Bureau de la politique sur les télécommunications du Manitoba, gouvernement du Manitoba**  
 Projet de loi C-62, teneur  
 Discussion, 13:10-22  
 Exposé, 13:5-10
- Fédération maritime du Canada**  
 Membres, 25:11  
 Projet de loi C-33, position, 25:6-15
- Fédération nationale des associations de consommateurs du Québec**  
 Information de base, 17:61,67-9  
 Projet de loi C-62, teneur  
 Mémoire, 17:73  
 Position, 17:61-74; 27:11  
 Recommandations, 17:62-7,69-73
- Fierheller, George A., président et directeur général, Rogers Cantel Mobile Communications Inc.**  
 Projet de loi C-62, teneur  
 Discussion, 15:36-42  
 Exposé, 15:32-6
- Financial Post (Toronto, Ontario)**  
 Article sur le projet de loi C-62, le 14 mai 1993, référence, 20:14
- Financial Times Business Information (Londres, Royaume-Uni)**  
 Article du 14 mai 1992, citation, 17:117



- Emergencies Act**  
References, 27:23-4
- Enterprise Cape Breton Corporation**  
Background information, 5:105,107-8,134-5,140-1  
Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia, position, 5:163-4  
Role, 5:170
- Environment Department**  
Marine spills, role, 34:25; 35:11-2,29  
Regional Environmental Emergency Team, constitution and role, 35:12,30-1
- Europe**  
Transportation system, comparison, 5:32-3
- Evans, Reg. Assistant Deputy Minister, Department of Public Works**  
Bill C-110, discussion, 37:22
- Exxon Valdez**  
*See under*  
Marine spills
- Eyton, Hon. John Trevor, Senator (Ontario)**  
Bill C-11, 2:23-4  
Bill C-14, 1:13-4  
Bill C-62, subject-matter, 14:85-6
- Fairbairn, Hon. Joyce, Senator (Lethbridge)**  
Bill C-62, subject-matter  
Consumers Fight Back Association, position, 15:29  
Prestudy, 15:15  
Public Interest Advocacy Centre, position, 15:29  
Telecommunications  
Broadcasting, 17:84-7  
Federal government  
Powers, 15:15-6,17,21,29,40  
Provinces, consultation, 15:17-8,30,40-1; 17:119-20  
Industry, 18:81-3  
National policy, 15:29; 17:73  
Radio communications, mobile communications services, 15:37  
Regulatory framework, 15:17,30  
Telephone services, 18:74-5  
Users  
Privacy protection, 17:102  
Services, universal access at affordable prices, 15:29; 17:73-4
- Farquhar, Michael, Deputy Executive Director, Airport Transfer Task Force, Department of Transport**  
Bill C-15  
Discussion, 3:10-1,13; 4:12,14-6,22-5,33-5  
Introductory remarks, 3:7  
Statement, 3:7-10  
Bill S-11, discussion, 23:38-42,46  
Biographical notes, 3:14
- Feaver, Charles, Senior Policy Advisor, Manitoba Telecommunications Policy Office, Government of Manitoba**  
Bill C-62, subject-matter  
Discussion, 13:10-22  
Statement, 13:5-10
- Finestone, Sheila, député (Mont-Royal)**  
Projet de loi C-62, teneur, 13:45-6
- Finlande**  
Navires-citernes, double coque, 34:7
- FIOE**  
*Voir*  
Fraternité internationale des ouvriers en électricité
- Flohr, Bruce, président, Raitex**  
Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse  
Discussion, 7:125-8,130,132,134-7,139-45,147-8,150  
Exposé, 7:116-122  
Témoignage (annexe TC-9), 7:5,125; 7A:292-302
- Fonorola Inc.**  
Information de base, 14:50,54,59,62-4  
Projet de loi C-62, teneur  
Position, 14:50-73; 27:18; 36:17-8  
Recommandations, 14:52-5,58,70,73
- Forêts et produits forestiers**  
Côte est, transports maritimes, 22:25-6; 25:14,40-3,44-7  
Recyclage, projet, 6:15  
Transport ferroviaire, 5:164; 7:131-2,140-2; 25:41,45,46
- Forrestall, honorable J. Michael, sénateur (Maritimes), président suppléant (fascicule 1)**  
Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse, 5:46,48,57-8,93; 6:45-6,50-1; 7:76,85,138-9; 8:33-4,35,45,62-3; 11:7-8,26  
Calendrier des travaux et témoins, 6:69; 7:93,105; 11:54-5,57,58  
Chemins de fer, réseaux secondaires, 7:28  
Chemins de fer nationaux du Canada, 5:17,33-4,54,67; 7:78; 8:25; 9:29-30  
Ligne Truro-Sydney, 6:31,50,65; 7:57-8,74-5,90-1,92,101,111,136; 8:25,33,70; 11:16-9,25,27,35-6  
Assujettissement, 5:28-9,94; 6:22; 7:59-60,76,79-80,149; 8:70-1  
Procédure, 7:93,105,146,147; 8:36,58,61; 9:27,40; 11:14,23  
Examen de la question et la situation des négociations en cours concernant l'entente Canada-États-Unis sur le transport aérien, 33:21-5,26,36,37  
Projet de loi C-11, 2:15-6,19-25  
Projet de loi C-14, 1:12-5  
Projet de loi C-15, 1:10; 3:13; 4:15-6,21,38-9  
Projet de loi C-33, 23:11,13,17-20,22,35-6; 24:23-5,32,33-7; 25:8,20-1,53,62-3; 26:12-22,24,26-30  
Appel au Règlement, 24:8  
Cabotage, 22:21,23-6,32-4; 23:28-31,33; 24:13,20-3,25-7; 25:7-9,13-4,20,23-5,36-8,40-1,45-6,49-50,63,65,66-7  
Projet de loi C-45, 26:30-1,34-5,38  
Projet de loi C-62  
ACTRA, comparution devant le Comité, échéancier, 35:53,56  
Rapport au Sénat, 35:55; 36:22  
Télécommunications, 35:44,52,55-6; 36:15-6,26  
Projet de loi C-62, teneur  
Association du Barreau canadien, Media and Communications Law Section, mémoire, 20:70-1  
Banque Royale du Canada, information de base, 20:28-9  
Étude préalable, 16:78; 20:70  
Groupe Gemini, Automated Distribution Systems Inc., position, 18:24

**Fédération nationale des associations de consommateurs du Québec**  
 Background information, 17:61,67-9  
 Bill C-62, subject-matter  
 Brief, 17:73  
 Position, 17:61-74; 27:11  
 Recommendations, 17:62-7,69-73

**Fierheller, George A., Chairman and Chief Executive Officer, Rogers  
 Cantel Mobile Communications Inc.**  
 Bill C-62, subject-matter  
 Discussion, 15:36-42  
 Statement, 15:32-6

**Financial Post** (Toronto, Ontario)  
 Article on Bill C-62, May 14, 1993, reference, 20:14

**Financial Times Business Information** (London, United Kingdom)  
 Article, May 14, 1992, quotation, 17:117

**Finestone, Hon. Sheila, M.P. (Mount Royal)**  
 Bill C-62, subject-matter, 13:45-6

**Finland**  
 Double-hull ships, requirement, 34:7

**Fixed link**  
*See*  
 Northumberland Strait bridge, construction

**Flohr, Bruce, Chairman, Railtex**  
 Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and  
 Sydney, Nova Scotia  
 Discussion, 7:125-8,130,132,134-7,139-45,147-8,150  
 Statement, 7:116-122  
 Testimony (Appendix TC-9), 7:5,125; 7A:284-291

**Fonorola Inc.**  
 Background information, 14:50,54,59,62-4  
 Bill C-62, subject-matter  
 Position, 14:50-73; 27:18; 36:17-8  
 Recommendations, 14:52-5,58,70,73

**Forest products**  
 East Coast, shipping, 22:25-6; 25:14,40-3,44-7  
 Railway transportation, 5:164; 7:131-2,140-2; 25:41,45,46  
 Recycling, project, 6:15

**Forrestall, Hon. J. Michael, Senator (Maritimes), Acting Chairman  
 (issue 1)**  
 Bill C-11, 2:15-6,19-25  
 Bill C-14, 1:12-5  
 Bill C-15, 1:10; 3:13; 4:15-6,21,38-9  
 Bill C-33, 23:11,13,17-20,22,35-6; 24:23-5,32,33-7; 25:8,20-1,  
 53,62-3; 26:12-22,24,26-30  
 Coasting trade, 22:21,23-6,32-4; 23:28-31,33; 24:13,20-3,  
 25-7; 25:7-9,13-4,20,23-5,36-8,40-1,45-6,49-50,63,65,66-7  
 Point of order, 24:8  
 Bill C-45, 26:30-1,34-5,38  
 Bill C-62  
 ACTRA, appearance before Committee, scheduling, 35:53,56  
 Report to Senate, 35:55; 36:22  
 Telecommunications, 35:44,52,55-6; 36:15-6,26  
 Bill C-62, subject-matter  
 Canadian Bar Association, Media and Communications Law  
 Section, brief, 20:70-1  
 Drafting, 18:45

**Forrestall, honorable J. Michael, sénateur (Maritimes), président  
 suppléant (fascicule 1)—Suite**  
 Projet de loi C-62, teneur—Suite  
 Procédure, 12:93; 14:92,113; 17:35  
 Rédaction, 18:45  
 Stentor, information de base, 19:91  
 Télécommunications  
 Commerce, question  
 Bureau de la politique de concurrence, rôle, 19:58-9  
 Concurrence, Loi, applicabilité, 13:43; 14:118; 16:49,70;  
 18:89; 19:91,93  
 Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications  
 canadiennes  
 Abstention, pouvoir, 18:89-90,94  
 Concurrence au sein de l'industrie de l'interurbain, étude,  
 12:96-7  
 Conseillers régionaux, 12:55-6; 13:21  
 Démarche publique, 12:95-6  
 Rôle, 18:24-5  
 Constitution, négociations, 16:54  
 Données, transmission  
 Caractère confidentiel, protection, 19:49-50  
 Concurrence, 18:24-5  
 Coûts, comparaison avec États-Unis, 18:24-5  
 Entreprises canadiennes, accès aux droits de passage publics,  
 17:87  
 États-Unis, AT&T, affaires au Canada, montant, 14:37-8;  
 19:90-1  
 Gouvernement fédéral  
 Pouvoirs  
 Exemptions des catégories d'entreprises, 17:46-7  
 Licences, attribution, système, 12:88; 16:48,98,100,47;  
 17:71  
 Portée, évaluations, 12:94-6; 16:33; 17:71  
 Reconsidération des décisions du CRTC, modification ou  
 annulation, 12:55-6  
 Provinces, consultations  
 Ententes, protocoles, discussions  
 Manitoba, 16:24  
 Nouvelle-Écosse, 16:48  
 Saskatchewan, 16:24,33,35  
 Participation au processus décisionnel de la politique,  
 17:70-1  
 Régions, besoins, considération, 16:33,35; 17:120  
 Industrie  
 Barrières commerciales interprovinciales, 18:43-4,53  
 Concentration du pouvoir par la propriété, 21:37  
 Concurrence, 14:118-9; 16:49; 19:91,93; 20:30-1  
 Emplois, effets, 18:43  
 Téléphone, sociétés, position, 14:84  
 Concurrence, Loi, application, 21:22  
 Licences, attribution  
 Ministre et ministère des Communications, pouvoir, 12:88;  
 16:48,98,100,47; 17:71  
 Saskatchewan, gouvernement, position, 16:35  
 Système, 16:100; 17:113  
 Revendeurs, non-application, 12:32-3  
 Stentor, propositions, 19:76  
 Mesure législative, ALÉNA, négociations, effet, 21:22  
 Politique nationale, objectifs, 18:94; 20:30-1  
 Provinces, Nouvelle-Écosse, Parti libéral, élection du chef,  
 expérience téléphonique, 12:56-7  
 Radiocommunications, services de communications mobiles,  
 licences, 17:49

**Forrestall, Hon. J. Michael, Senator (Maritimes), Acting Chairman**  
(*issue 1*)—*Cont'd*

Bill C-62, subject-matter—*Cont'd*

Gemini Group, Automated Distribution Systems Inc., position,  
18:24

Prestudy, 16:78; 20:70

Procedure, 12:93; 14:92,113; 17:35

Royal Bank of Canada, background information, 20:28-9

Stentor, background information, 19:91

Telecommunications

Broadcasting, cable television

Access to public rights of way and structural support  
facilities, 17:87-8,92-3

Direct broadcast satellite services, competition,  
17:88-9,93-4

Canadian carriers, access to public rights of way, 17:87

Canadian Radio-Television and Telecommunications Commission

Competition in the long distance industry, study, 12:96-7

Forbearance, power, 18:89-90,94

Public process, 12:95-6

Regional commissioners, 12:55-6; 13:21

Role, 18:24-5

Cellular mobile radiotelephone services, access, 17:45

Companies, Manitoba Telephone System, 13:20-1

Constitutional negotiations, 16:54

Data communications

Competition, 18:24-5

Confidentiality, protection, 19:49-50

Costs, comparison with United States, 18:24-5

Federal government

Powers

Exemptions of categories of carriers, 17:46-7

Licence-issuing system, 12:88; 16:48,98,100,47; 17:71

Review of CRTC decisions, variation or rescission,  
12:55-6

Scope, evaluations, 12:94-6; 16:33; 17:71

Provinces, consultations

Agreements, memorandums of understanding, discussions

Manitoba, 16:24

Nova Scotia, 16:48

Saskatchewan, 16:24,33,35

Participation in policy decision-making process, 17:70-1

Regions, needs, consideration, 16:33,35; 17:120

Industry

Competition, 14:118-9; 16:49; 19:91,93; 20:30-1

Jobs, effect, 18:43

Telephone companies, position, 14:84

Competition Act, application, 21:22

Concentration of ownership, corporate concentration, 21:37

Interprovincial trade barriers, 18:43-4,53

International telecommunications, traffic convergence,  
international hubs, 14:37-8

Legislation, NAFTA, negotiations, effect, 21:22

Licences, issuance

Minister and Department of Communications, power, 12:88;  
16:48,98,100,47; 17:71

Saskatchewan Government, position, 16:35

System, 16:100; 17:113

Resellers, non-application, 12:32-3

Stentor, proposals, 19:76

National policy, objectives, 18:94; 20:30-1

Provinces, Nova Scotia, Liberal Party, leadership election,  
telephone experiment, 12:56-7

Radio communications, mobile communications services,  
licences, 17:49

Regulatory framework, need, 13:43

**Forrestall, honorable J. Michael, sénateur (Maritimes), président**  
**suppléant (fascicule 1)—*Suite***

Projet de loi C-62, teneur—*Suite*

Télécommunications—*Suite*

Radiodiffusion, télévision par câble

Accès aux droits de passage publics et aux installations de  
soutien structurelles, 17:87-8,92-3

Diffusion directe par satellite, services, concurrence,  
17:88-9,93-4

Réglementation, cadre, besoin, 13:43

Revente et revendeurs, CRTC, réglementation, processus, 12:94;  
19:59

Satellites

Capitaux d'investissement, investissement étranger, 16:98-9

Diffusion directe aux particuliers, services par satellite, diffusion  
directe par satellite américain, services, 17:22-3

Services radiotéléphoniques mobiles cellulaires, accès, 17:45

Sociétés, Manitoba Telephone System, 13:20-1

Télécommunications internationales, trafic, convergence, centres  
d'activités dans le réseau international, 14:37-8

Téléphone, services

Consommateurs, factures, statistiques, 17:72

Service interurbain

Concurrence, 19:96

Coûts, 14:93; 19:59

Fiabilité, 14:93

Usagers

Protection, 12:78-9,96; 17:71

Services, accès universel à prix abordables, 17:67

Canadiens à faible revenu, 18:69

"Service téléphonique de base", définition, 17:74

Vie privée, protection

Recherche en marketing, industrie, position, 19:21

Télécommunications non sollicitées, 17:101,105-7

Telecommunications Workers Union, position, 16:78

Témoins

Bureau de la politique de concurrence, 12:101

Canadiens représentés par les témoins, nombre, 17:70

Libres-échange, discussions, fonctionnaires, 13:43

Japon, visite, 13:41

Ministre du Commerce extérieur, 13:43

Québec, gouvernement, 17:70

TransAlta Resources Corporation, information de base, 18:53

Projet de loi C-88, 29:12-3,19; 32:23

Projet de loi C-110, 37:23,40,54

Projet de loi C-121, 35:25-9,32,36,37-8

Projet de loi S-11, 23:46-7

Séance d'organisation, 1:6-10

Témoignage sur la protection du milieu marin, 34:16-7,32-5

**Fortier, D'Iberville, commissaire aux langues officielles (Juin**  
**1984 - Juin 1991)**

Lettre du 14 juin 1991 concernant le projet de loi C-15, citations,  
3:44,49-50; 4:19-21,25,30

**Fox, Roberta J., Hewlett-Packard (Canada) Ltd.; Association**  
**canadienne de la technologie de l'information**

Projet de loi C-62, teneur, discussion, 14:39-41,46-7

**Frank, Chris, directeur, Affaires réglementaires et**  
**gouvernementales, Télésat Canada**

Projet de loi C-62, teneur, discussion, 16:93-4,98,105,107-8



**Forrestall, Hon. J. Michael, Senator (Maritimes), Acting Chairman**  
(Issue 1)—*Cont'd*

Bill C-62, subject-matter—*Cont'd*

Telecommunications—*Cont'd*

Reselling, CRTC, regulatory process, 12:94; 19:59

Satellites

Capital investment, offshore investment, 16:98-9

Direct-to-home satellite services, American direct broadcast satellite services, 17:22-3

Telephone services

Consumers, bills, statistics, 17:72

Long-distance service

Competition, 19:96

Costs, 14:93; 19:59

Reliability, 14:93

Trade issue

Bureau of Competition Policy, role, 19:58-9

Competition Act, applicability, 13:43; 14:118; 16:49,70; 18:89; 19:91,93

United States, AT&T, business in Canada, amount, 14:37-8; 19:90-1

Users

Privacy protection

Market research industry, position, 19:21

Unsolicited telecommunications, 17:101,105-7

Protection, 12:78-9,96; 17:71

Services, universal access at affordable prices, 17:67

"Basic telephone service", definition, 17:74

Low-income Canadians, 18:69

Telecommunications Workers Union, position, 16:78

TransAlta Resources Corporation, background information, 18:53

Witnesses

Bureau of Competition Policy, 12:101

Canadians represented by witnesses, number, 17:70

Free trade talks, officials, 13:43

Japan, visit, 13:41

Minister of International Trade, 13:43

Quebec Government, 17:70

Bill C-88, 29:12-3,19; 32:23

Bill C-110, 37:23,40,54

Bill C-121, 35:25-9,32,36,37-8

Bill S-11, 23:46-7

Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and

Sydney, Nova Scotia, 5:46,48,57-8,93; 6:45-6,50-1; 7:76,85,

138-9; 8:33-4,35,45,62-3; 11:7-8,26

Canadian National Railway, 5:17,33-4,54,67; 7:78; 8:25; 9:29-30

Procedure, 7:93,105,146,147; 8:36,58,61; 9:27,40; 11:14,23

Railways, shortline, 7:28

Scheduling and witnesses, 6:69; 7:93,105; 11:54-5,57,58

Truro-Sydney line, 6:31,50,65; 7:57-8,74-5,90-1,92,101,111,

136; 8:25,33,70; 11:16-9,25,27,35-6

Jurisdiction, 5:28-9,94; 6:22; 7:59-60,76,79-80,149; 8:70-1

Organization meeting, 1:6-10

Review of the subject-matter and status of the on-going

Canada-United States Air Transport Agreement negotiations,

33:21-5,26,36,37

Testimony on marine environmental protection, 34:16-7,32-5

**Fortier, D'Iberville, Commissioner of Official Languages** (June 1984 - June 1991)

Letter of June 14, 1991 concerning Bill C-15, quotations, 3:44, 49-50; 4:19-21,25,30

**Fox, Roberta J., Hewlett-Packard (Canada) Ltd.; Information Technology Association of Canada**

Bill C-62, subject-matter, discussion, 14:39-41,46-7

**Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers**

Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale

reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse

Document (pièce TC-28) [i.e. TC-31], 8:5,80

Position, 8:64-72

Membres, 8:66-7,68

Salaires, 8:65,67

**Fraternité des préposés à l'entretien des voies**

Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale

reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse

Information de base, 5:124,159

Mémoire (pièce TC-6), 6:5,52

Position, 5:116-131

**Fraternité internationale des ouvriers en électricité (FIOE)**

Information de base, 17:51-2,56

Projet de loi C-62, teneur

Mémoire, 17:55,58

Position, 17:51-61; 27:12; 36:17

**Friends of the Island Inc. c. Canada (Ministère des travaux publics)**  
([1993] 2 CF 229), 37:8,10,16,17,24,27,28

**Frith, honorable Royce, sénateur (County Lanark)**

Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale

reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse, 5:19-20,47-8,49,52;

7:10-1,69-71,74,76-8,80-1,90-1,93,99-100

Projet de loi C-62, 36:11-3,15,17-8,20-7

Projet de loi C-88, 29:7-9,11,13,16; 31:14,17-24,25,27-8,31,

34-7,38,39,41-7; 32:14-5,17-8,21-4,26-7

Motion, 32:28

**Fuchs, John J., directeur exécutif, Conseil des affaires maritimes**

Projet de loi C-33

Discussion, 25:50-4

Exposé, 25:47-9

**Garde côtière canadienne**

*Voir sous*

Déversements en milieu marin - Intervention

Transports maritimes - Navires-citernes

**Gardiner, David, président, Association canadienne des armateurs des Grands Lacs; Canadian Lake Bulk Carriers**

Projet de loi C-33

Discussion, 25:34-9

Exposé, 25:30-3

**GATT**

*Voir*

Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce

**Gauthier, Marc A.M., conseiller juridique, ministère des Transports**

Projet de loi C-33, discussion, 26:16

Projet de loi C-121, discussion, 35:29,38

**Gazette du Canada** (Ottawa, Ontario)

Partie I, référence, 31:38,41; 32:14,24

**Gemini, Groupe**

*Voir*

Groupe Gemini, Automated Distribution Systems Inc.

**Frank, Chris, Manager, Regulatory and Governmental Affairs, Telesat Canada**  
 Bill C-62, subject-matter, discussion, 16:93-4,98,105,107-8

#### **Free Trade Agreement**

##### *See*

Canada-United States Free Trade Agreement

***Friends of the Island Inc. v. Canada (Minister of Public Works)***  
 ([1993] 2 FC 229), 37:8,10,16,17,24,27,28

**Frith, Hon. Royce, Senator (County Lanark)**

Bill C-62, 38:11-3,15,17-8,20-7

Bill C-88, 29:7-9,11,13,16; 31:14,17-24,25,27-8,31,34-7,38,39,41-7; 32:14-5,17-8,21-4,26-7

Motion, 32:28

Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia, 5:19-20,47-8,49,52; 7:10-1,69-71,74,76-8,80-1,90-1,93,99-100

#### **FTA**

##### *See*

Canada-United States Free Trade Agreement

**Fuchs, John J., Executive Director, Council of Maritime Affairs**

Bill C-33

Discussion, 25:50-4

Statement, 25:47-9

**Gardiner, David, Chairman, Canadian Lake Carriers Association; Canadian Lake Bulk Carriers**

Bill C-33

Discussion, 25:34-9

Statement, 25:30-3

#### **GATT**

##### *See*

General Agreement on Tariffs and Trade

**Gauthier, Marc A.M., Legal Counsel, Department of Transport**

Bill C-33, discussion, 26:16

Bill C-121, discussion, 35:29,38

**Gemini Group, Automated Distribution Systems Inc.**

Background information, 18:7-13,17-9

Bill C-62, subject-matter

Brief, 18:9-10,22

Position, 13:25-6; 14:70,116-7; 18:6-21; 27:10

Recommendations, 18:14,20-2

#### **General Agreement on Tariffs and Trade (GATT)**

##### *See under*

Telecommunications - Industry

**Gigantès, Hon. Philippe Deane, Senator (De Lorimier)**

Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia, 5:75,81-2,86-7,90,95,98-9

**Gilfoy, Tim, Director, Engineering Services, Enterprise Cape Breton Corporation**

Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia

Discussion, 5:140-1,164

Reference, 5:160

Statement, 5:163-4

**Gestion de réseau canadien Stentor**

Information de base, 19:64-5,67-8,71-2,91

**Gigantès, honorable Philippe Deane, sénateur (De Lorimier)**

Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse, 5:75,81-2,86-7,90,95,98-9

**Gilfoy, Tim, directeur, Service d'ingénierie, Société d'expansion du Cap-Breton**

Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse

Discussion, 5:140-1,164

Exposé, 5:163-4

Référence, 5:160

**Gilhooly, Elizabeth, avocat général, services juridiques, ministère des Communications**

Notes biographiques, 21:6

Projet de loi C-62, teneur, discussion, 21:6

**Girroir, Robert, conseiller, Antigonish, Nouvelle-Écosse**

Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse, discussion, 8:13

**Goderich-Exeter Railway Company**

##### *Voir*

Chemins de fer - Ligne Goderich-Exeter

**Gold River, Colombie-Britannique**

Village, fax au sénateur Oliver concernant le projet de loi C-62, 36:24,26

**Goldbloom, Victor C., commissaire aux langues officielles**

Notes biographiques, 3:44,50,52; 4:32

Projet de loi C-15

Discussion, 3:47,49-54; 4:25-33

Exposé, 3:44-5

Lettres adressées au sénateur Molgat les 1er et 11 juin 1992, citations, 23:42-3

Position, 3:44-54; 4:19-22,25-30,32

Recommandation, 3:45,49,53

##### *Voir aussi*

Fortier, D'Iberville, commissaire aux langues officielles

**Gouverneur en conseil**

Chemins de fer, tronçon, vente, rôle, 5:36,39,52,72,86; 7:148; 28:8

**Graham, honorable Bernard Alasdair, sénateur (The Highlands), président suppléant (fascicules 3 et 8), vice-président (fascicules 14 à 37)**

Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse, 5:8-9,36,83-4,124-5,140-2,157,159,168; 6:22,25-7,31,33-6,47,59,61; 8:15-6,42,64,68,77

Calendrier des travaux et témoins, 7:7-11,51-2,63; 9:21-4;

11:12-3,18,49-50,52-4,57

Camionnage, 5:83,141; 8:15

Central Western Railway, 5:41,84; 6:62; 7:68-9,89,95,97-8,109

Chemins de fer, réseaux secondaires, 5:14-5,17,21,54-5,57,64-7,124-7,137-9,159; 6:27,60,71; 7:67-8,87-8,90,125-7; 8:7

États-Unis, 5:40,159; 6:60,62; 7:14-7,44-5; 9:46,48

Chemins de fer nationaux du Canada, 5:139; 6:46-7,69; 9:11-2,52

- Gilhooly, Elizabeth, General Counsel, Legal Services, Department of Communications**  
 Bill C-62, subject-matter, discussion, 21:6  
 Biographical notes, 21:6
- Girrol, Robert, Councillor, Antigonish, Nova Scotia**  
 Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia, discussion, 8:13
- Goderich-Exeter line**  
*See under*  
 Railways
- Goderich-Exeter Railway Company**  
*See*  
 Railways - Goderich-Exeter line
- Gold River, British Columbia**  
 Village, fax to Senator Oliver concerning Bill C-62, 36:24,26
- Goldbloom, Victor C., Commissioner of Official Languages**  
 Bill C-15  
 Discussion, 3:47,49-54; 4:25-33  
 Letters addressed to Senator Molgat, June 1 and 11, 1992, quotations, 23:42-3  
 Position, 3:44-54; 4:19-22,25-30,32  
 Recommendation, 3:45,49,53  
 Statement, 3:44-5  
 Biographical notes, 3:44,50,52; 4:32  
*See also*  
 Fortier, D'Iberville, Commissioner of Official Languages (June 1984 - June 1991)
- Goods and Services Tax (GST)**  
 International trip, exemption, 23:15,16-7,23-4
- Governor in Council**  
 Railway, shortline, sale, role, 5:36,39,52,72,86; 7:148; 28:8
- Graham, Hon. Bernard Alasdair, Senator (The Highlands), Acting Chairman (issues 3 and 8), Deputy Chairman (issues 14 to 37)**  
 Bill C-5, 10:15-8,24-5  
 Bill C-11, 2:13-9,25  
 Bill C-15, 3:13,14,17,39,45-8; 4:12,16-7,25  
 Airports, 3:7,19-20,25,26,27,28,31,40-1; 4:13-5,17-8,36-7  
 Points of order, 3:14,47  
 Bill C-33, 22:33-5; 23:14-9; 24:28,31-2,37; 25:25-6,28; 26:13,14,17,21,23,25,27,28  
 Coasting trade, 22:16-20,32; 23:26-8,32-4; 24:14-7,33; 25:9,10-3,26-7,34-6,40,41-3,51-3,57-62  
 Bill C-45, 26:40  
 Bill C-62  
 ACTRA  
 Appearance before Committee, scheduling, 35:53-6  
 Background information, 36:9  
 Appreciation of work of Department of Communications, 35:52  
 Historical background, 35:39  
 Procedure, 35:13,44  
 Report to Senate, 35:55  
 Review after five years, 35:17  
 Sherman, Bud, CRTC, appearance before Committee, invitation, 35:54-5  
 Stentor, position, 35:51
- Graham, honorable Bernard Alasdair, sénateur (The Highlands), président suppléant (fascicules 3 et 8), vice-président (fascicules 14 à 37)—*Suite***  
 Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse—*Suite*  
 Ligne Truro-Sydney, 5:125,140-1; 8:16-7,27,47; 8:35-6,64,78; 9:16-8,41-2; 11:21  
 Acheteurs éventuels, 5:20,169; 6:15,25,33,60,61; 7:45-6,86-7,109-10,144-6,148; 11:16,19,45  
 Assujettissement, 5:29,34,55-7,65,108-9,170; 7:128-9  
 Conditions, entretien et sécurité, 5:22-4,34-5,85,158; 6:15-6,62; 7:127-8; 9:42-6; 11:51-2  
 Démarketing, 7:88-9; 9:16; 11:43-4  
 Développement économique régional, 7:110-1,146; 9:48-9,50  
 Garanties, 5:83,169-70; 6:33,60-1; 7:74-5; 8:76; 11:32,38-43,44,46  
 Gestion provinciale, 5:83,114; 8:18,24,70  
 Main-d'oeuvre, 5:133,137-8,157-8; 9:18-9,25  
 Permis d'exploitation, 7:149; 11:11  
 Privatisation, 8:68-9,75  
 Rentabilité, 5:16-7,109,138; 6:14,46; 8:59; 9:14-6  
 Terres, 5:15-6,109,126-7; 6:16,33; 8:12; 9:12-4  
 Trafic, 7:68,142-3; 8:58  
 Office national des transports, 5:39,40,41-3,49; 6:70  
 Peat Marwick Stevenson & Kellogg, 6:48-50; 11:37-8  
 Politique nationale de transport, 5:14,25,40-1,54,159  
 Procédure, 5:88,101,150,153,162; 6:7,54; 7:32,47,116,123,130; 8:8,22,26,29,44,45,46,51,80; 9:40,53; 11:22,27,28,30,47  
 Transports nationaux, Loi de 1987, 5:49-50; 6:60-1,70; 11:48  
 Examen de la question et la situation des négociations en cours concernant l'entente Canada-États-Unis sur le transport aérien, 33:16-21,35  
 Projet de loi C-5, 10:15-8,24-5  
 Projet de loi C-11, 2:13-9,25  
 Projet de loi C-15, 3:13,14,17,39,45-8; 4:12,16-7,25  
 Aéroports, 3:7,19-20,25,26,27,28,31,40-1; 4:13-5,17-8,36-7  
 Rappels au Règlement, 3:14,47  
 Projet de loi C-33, 22:33-5; 23:14-9; 24:28,31-2,37; 25:25-6,28; 26:13,14,17,21,23,25,27,28  
 Cabotage, 22:16-20,32; 23:26-8,32-4; 24:14-7,33; 25:9,10-3,26-7,34-6,40,41-3,51-3,57-62  
 Projet de loi C-45, 26:40  
 Projet de loi C-62  
 ACTRA  
 Comparution devant le Comité, échéancier, 35:53-6  
 Information de base, 36:9  
 Examen après cinq ans, 35:17  
 Historique, 35:39  
 Procédure, 35:13,44  
 Rapport au Sénat, 35:55  
 Reconnaissance du travail du ministère des Communications, 35:52  
 Sherman, Bud, CRTC, comparution devant le Comité, invitation, 35:54-5  
 Stentor, position, 35:51  
 Télécommunications  
 Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes  
 Processus décisionnel, pouvoirs, 35:51  
 Ressources, charge de travail, 35:18-9  
 Mesure législative  
 Chambre des communes, étude, échéancier, 35:39-40  
 Évaluation, 35:40



- Graham, Hon. Bernard Alasdair, Senator (The Highlands), Acting Chairman (issues 3 and 8), Deputy Chairman (issues 14 to 37)—*Cont'd*
- Bill C-62—*Cont'd*
- Telecommunications
- Canadian Radio-Television and Telecommunications Commission
- Decision-making process, powers, 35:51
- Resources, work load, 35:18-9
- Legislation
- Evaluation, 35:40
- House of Commons study, timeframe, 35:39-40
- National policy
- Establishment, importance, 35:51
- Objectives, culture, relevance, 35:17; 36:9-10,16
- Witnesses, scheduling, 35:54-5
- Bill C-62, subject-matter
- Amendments, proposals, 14:107
- Canadian Bar Association, Media and Communications Law
- Section, brief, position, 20:40,65-7,71; 21:71-2
- Canadian Business Telecommunications Alliance, background information, position, document, 14:21,29
- British Columbia Government, appearance as witness, 16:80
- Call-Net Telecommunications Ltd., background information, proposed amendments, 19:56,58
- Canadian Cable Television Association, position, 17:80
- Canadian Direct Marketing Association, background information, 17:102-4
- Canadian Labour Congress, position, 18:73
- Communications and Electrical Workers of Canada, background information, 17:15
- Communications Competition Coalition, position, 18:36-7
- Communications Department, clause by clause explanatory notes, 16:54-5
- Competitive Telecommunications Association, position, 19:40-1
- Consumers' Association of Canada, background information, consultations, 17:32-4
- Elections, public opinion polls, influence on outcome, 19:18-9,21
- Fédération nationale des associations de consommateurs du Québec, background information, 17:67-9
- Fonorola Inc., background information, 14:59
- Gemini Group, Automated Distribution Systems Inc.
- Letter to Chairman of Committee from P.W. Nelson, President and Chief Executive Officer, 14:78; 18:18-9,21
- Position, 18:18-22
- Recommendations, 18:20-2
- House of Commons, study, 12:16; 16:55
- Information Technology Association of Canada, recommendations, 14:50
- International Brotherhood of Electrical Workers, background information, 17:56
- Office of the Privacy Commissioner, background information, 20:11-3
- Point of order, 13:23
- Prestudy, 12:15-7; 14:23,107; 16:35,80-1; 26:11-2
- Procedure, 12:23,41,45,60; 13:23,45; 14:90,96,113; 17:59; 19:102; 20:34
- Purpose, 16:21
- RadioComm Association of Canada, background information, position, 17:44,46
- Rogers Communications Inc., recommendations, 14:82
- Royal Bank of Canada, position, 20:31-2
- Saskatchewan Government, recommendations, 16:35
- Schultz, Richard, recommendations, 14:105
- Stentor, position, 19:70-1,74-5
- Graham, honorable Bernard Alasdair, sénateur (The Highlands), président suppléant (fascicules 3 et 8), vice-président (fascicules 14 à 37)—*Suite*
- Projet de loi C-62—*Suite*
- Télécommunications—*Suite*
- Politique nationale
- Création, importance, 35:51
- Objectifs, culture, pertinence, 35:17; 36:9-10
- Témoins, échéancier, 35:54-5
- Projet de loi C-62, teneur
- Alliance canadienne des télécommunications de l'entreprise, information de base, position, document, 14:21,29
- Amendements, propositions, 14:107
- Appel au Règlement, 13:23
- Association canadienne de la technologie de l'information, recommandations, 14:50
- Association canadienne de télévision par câble, position, 17:80
- Association canadienne du marketing direct, information de base, 17:102-4
- Association des consommateurs du Canada, information de base, consultations, 17:32-4
- Association du Barreau canadien, Media and Communications Law
- Section, mémoire, position, 20:40,65-7,71; 21:71-2
- Association RadioComm du Canada, information de base, position, 17:44,46
- Banque Royale du Canada, position, 20:31-2
- But, 16:21
- Call-Net Telecommunications Ltd., information de base, amendements proposés, 19:56,58
- Chambre des communes, étude, 12:16; 16:55
- Coalition pour les communications compétitives, position, 18:36-7
- Colombie-Britannique, gouvernement, comparution comme témoin, 16:80
- Commissariat à la protection de la vie privée, information de base, 20:11-3
- Communications, ministère, notes explicatives article par article, 16:54-5
- Competitive Telecommunications Association, position, 19:40-1
- Congrès du travail du Canada, position, 18:73
- Élections, sondages d'opinion publique, influence, 19:18-9,21
- Étude préalable, 12:15-7; 14:23,107; 16:35,80-1; 26:11-2
- Fédération nationale des associations de consommateurs du Québec, information de base, 17:67-9
- Fonorola Inc., information de base, 14:59
- Fraternité internationale des ouvriers en électricité, information de base, 17:56
- Groupe Gemini, Automated Distribution Systems Inc.
- Lettre au président du Comité, de P.W. Nelson, président et directeur général, 14:78; 18:18-9,21
- Position, 18:18-22
- Recommendations, 18:20-2
- Procédure, 12:23,41,45,60; 13:23,45; 14:90,96,113; 17:59; 19:102; 20:34
- Rogers Communications Inc., recommandations, 14:82
- Saskatchewan, gouvernement, recommandations, 16:35
- Schultz, Richard, recommandations, 14:105
- Stentor, position, 19:70-1,74-5
- Syndicat des travailleurs et travailleuses en communication et en électricité du Canada, information de base, 17:15
- Télécommunications
- Canada, identité et souveraineté, maintien, 16:21
- Commerce, question
- Bureau de la politique de concurrence, rôle, 12:40
- Ententes internationales, pertinence, 12:19; 14:106; 18:23
- Transfert à une portefeuille économique, 14:105
- Compétence fédérale, 12:17-8

Graham, Hon. Bernard Alasdair, Senator (The Highlands), Acting Chairman (issues 3 and 8), Deputy Chairman (issues 14 to 37)—*Cont'd*

Bill C-62, subject-matter—*Cont'd*

Telecommunications

Broadcasting

Cable television

Convergence of cable and telephone, 12:92-3; 14:81

Telecommunications activities, exclusion from legislation, 14:79; 17:81-3

Convergence of broadcasting and telecommunications, 20:38

Television watching, hours a week, statistics, 16:62

Canada, identity and sovereignty, maintenance, 16:21

Canadian carriers

Definition, 12:91-2; 14:59,79; 17:45; 19:41; 21:29

Employees, jobs, losses, 17:15; 16:81-2

Foreign ownership, 16:97; 18:70

Canadian Radio-Television and Telecommunications Commission

Broadcasting Act, application, 16:64

Competition in the long distance industry, study, 12:93; 13:18

Decision-making process, powers, 12:41,71-4; 18:37

Broadcasting Act provisions, comparison, 12:41,71-2

Decisions, time limits, 16:96; 21:35

Forbearance, power, 13:17; 14:29,60; 16:63; 18:50; 19:58, 95

Independence, 12:45,75; 13:16

NAFTA, FTA and GATT, implications, 21:29

National regulating agency, 16:62; 18:37

Policy application, guidelines, criteria, 12:42-4,69-70

Powers, application, 12:17

Rates, 12:22,73

Regional commissioners, 16:45

Resources, work load, 12:57,74; 21:31-3

Role, 12:92; 14:29; 16:82; 18:37

Cellular mobile radiotelephone services

Access, 17:44-5

Saskatchewan, 16:22

Companies

Maritime Tel and Tel, 16:44-5,53

SaskTel, 16:20-2,44-5

Unitel, 14:79

Data communications, competition, 18:18-9

Federal government

Canadian Bar Association, consultations, 20:66; 21:71

Industry, consultations, 12:37; 18:22

Powers

Directions to CRTC, 12:20,22,44; 17:70,83-4,113

Application to matters pending before CRTC, 12:20

Broadcasting Act, comparison, 12:45

Exemptions of categories of carriers, 12:91-2; 14:79; 17:45; 19:41; 21:29

Licence-issuing system, 12:21,71-2; 14:41-2; 16:96; 17:56; 18:19; 19:74-5; 20:32,67; 21:31,42,68

Review of CRTC decisions, variation or rescission, 12:20, 44-5; 17:69-70,83-4,113-4; 19:41; 20:32; 21:38,70

Broadcasting Act, comparison, 12:45

Scope, evaluations, 12:20-1,44-5,72; 13:17; 14:29,41-2; 16:35-6,62; 17:56,70,83-4; 18:36-7,50

Technical standards, establishment, 12:91; 18:50

Provinces, consultations

Agreements, memorandums of understanding, discussions, 12:18-9; 16:35,45; 18:19; 21:68

Manitoba, 13:16

Nova Scotia, 16:44

Saskatchewan, 16:23,25

Graham, honorable Bernard Alasdair, sénateur (The Highlands), président suppléant (fascicules 3 et 8), vice-président (fascicules 14 à 37)—*Suite*

Projet de loi C-62, teneur—*Suite*

Télécommunications—*Suite*

Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes

Abstention, pouvoir, 13:17; 14:29,60; 16:63; 18:50; 19:58,95

ALÉNA, ALÉ et GATT, implications, 21:29

Concurrence au sein de l'industrie de l'interurbain, étude, 12:93; 13:18

Conseillers régionaux, 16:45

Indépendance, 12:45,75; 13:16

Organisme de réglementation national, 16:62; 18:37

Politique, application, lignes directrices, critères, 12:42-4,69-70

Pouvoirs, application, 12:17

Processus décisionnel, pouvoirs, 12:41,71-4; 18:37

Décisions, délais, 16:96; 21:35

Radiodiffusion, Loi, dispositions, comparaison, 12:41,71-2

Radiodiffusion, Loi, application, 16:64

Ressources, charge de travail, 12:57,74; 21:31-3

Rôle, 12:92; 14:29; 16:82; 18:37

Tarifs, 12:22,73

Données, transmission, concurrence, 18:18-9

Entreprises canadiennes

Définition, 12:91-2; 14:59,79; 17:45; 19:41; 21:29

Employés, emplois, pertes, 17:15; 16:81-2

Propriété étrangère, 16:97; 18:70

États-Unis, AT&T, affaires au Canada, montant, 12:91; 14:61;

17:16-7; 18:71; 19:91

Géminé, système de réservations des lignes aériennes

canadiennes, 14:78

Gouvernement fédéral

Association du Barreau canadien, consultations, 20:66; 21:71

Industrie, consultations, 12:37; 18:22

Pouvoirs

Directives au CRTC, 12:20,22,44; 17:70,83-4,113

Application aux affaires en instance devant le CRTC, 12:20

Radiodiffusion, Loi, comparaison, 12:45

Exemptions des catégories d'entreprises, 12:91-2; 14:79;

17:45; 19:41; 21:29

Licences, attribution, système, 12:21,71-2; 14:41-2; 16:96;

17:56; 18:19; 19:74-5; 20:32,67; 21:31,42,68

Normes techniques, établissement, 12:91; 18:50

Portée, évaluations, 12:20-1,44-5,72; 13:17; 14:29,41-2;

16:35-6,62; 17:56,70,83-4; 18:36-7,50

Reconsidération des décisions du CRTC, modification ou

annulation, 12:20,44-5; 17:69-70,83-4,113-4; 19:41;

20:32; 21:38,70

Radiodiffusion, Loi, comparaison, 12:45

Provinces, consultations

Ententes, protocoles, discussions, 12:18-9; 16:35,45; 18:19;

21:68

Manitoba, 13:16

Nouvelle-Écosse, 16:44

Saskatchewan, 16:23,25

Participation au processus décisionnel de la politique,

12:19; 17:69

Régions, besoins, considération, 13:20; 16:35,53

Radiodiffusion, comparaison, 12:41-2

Usagers, consultations, 12:37-9

Industrie

ALÉNA, implications, 21:10-4

Bureau de la politique de concurrence, rôle, 18:88-9

Graham, Hon. Bernard Alasdair, Senator (The Highlands), Acting Chairman (issues 3 and 8), Deputy Chairman (issues 14 to 37)—*Cont'd*

Bill C-62, subject-matter—*Cont'd*

Telecommunications—*Cont'd*

Federal government—*Cont'd*

Provinces, consultations—*Cont'd*

Broadcasting, comparison, 12:41-2

Participation in policy decision-making process, 12:19; 17:69

Regional needs, consideration, 13:20; 16:35,53

Users, consultations, 12:37-9

Federal jurisdiction, 12:17-8

Gemini, Canadian airlines reservations system, 14:78

Industry

Bureau of Competition Policy, role, 18:88-9

Competition

Increase, 14:79,107; 16:65

Japan, comparison, 13:41

Jobs, effect, 18:72

Manitoba, 13:18

Remote areas, services, effect, 16:79

Royal Bank of Canada, position, 20:31-2

Saskatchewan Government, SaskTel, position, 16:36

Competition Act, application, 18:86-8

Concentration of ownership, 12:40,92; 13:18-9,42; 14:42-3; 16:36-7,65; 17:57,114,117; 18:74,86-8; 21:35-7,71

Foreign dominance, risk, 14:61,63

Monopolies, dominant carriers, 18:71; 19:71

Transition to competition, 14:25,29

NAFTA, negotiations, effect, 21:23

Legislation

Consolidation and modernization of existing telecommunications legislation, 16:21,29

Constitutional neutrality, 12:17; 16:23

Evaluations, 12:58-60; 14:82

House of Commons study, timeframe, 21:66,68

Licences, issuance

Conditions, 16:24

Minister and Department of Communications, power, 12:21, 71-2; 14:41-2; 16:96; 17:56; 18:19; 19:74-5; 20:32,67; 21:31,42,68

System, 12:21,71-2; 16:96

New carriers, 12:21; 14:41-2,108; 18:37

Stentor, proposals, 19:76

National policy

Establishment, importance, 18:50-1

National coherence, 12:41,73; 14:38

National strategy, vision, 13:21-2; 14:22-4,38-9,107; 17:35, 57-8; 18:21-2,37,51,74; 19:93

Objectives, 12:19; 16:23; 20:67

Amendments, proposals, 14:107; 16:45; 19:40; 20:14

Competition, 19:40

Principles, rights and responsibilities, 14:107

Regions, sensitivities, representation, 19:94; 21:68

Provinces

Nova Scotia, Liberal Party, leadership election, telephone experiment, 12:56-7; 19:103-4; 21:59

Provincial regulatory agencies, role, 12:18

Public interest, relevance, 18:36

Reselling

CRTC, regulatory process, 12:90-1

Exclusion from legislation, 14:59; 16:63; 17:17,119; 18:70; 19:56-7; 21:10-1,29-31

Industry, background information, 14:63; 19:49

Manitoba, 13:17

Graham, honorable Bernard Alasdair, sénateur (The Highlands), président suppléant (fascicules 3 et 8), vice-président (fascicules 14 à 37)—*Suite*

Projet de loi C-62, teneur—*Suite*

Télécommunications—*Suite*

Industrie—*Suite*

Concentration du pouvoir par la propriété, 12:40,92; 13:18-9,42; 14:42-3; 16:36-7,65; 17:57,114,117; 18:74,86-8; 21:35-7,71

Concurrence

Augmentation, 14:79,107; 16:65

Banque Royale du Canada, position, 20:31-2

Emplois, effets, 18:72

Japon, comparaison, 13:41

Manitoba, 13:18

Régions éloignées, services, effets, 16:79

Saskatchewan, gouvernement, SaskTel, position, 16:36

Concurrence, Loi, application, 18:86-8

Monopoles, entreprises dominantes, 18:71; 19:71

Transition à la concurrence, 14:25,29

Prédominance étrangère, risque, 14:61,63

Intérêt public, pertinence, 18:36

Licences, attribution

Conditions, 16:24

Ministre et ministère des Communications, pouvoir, 12:21, 71-2; 14:41-2; 16:96; 17:56; 18:19; 19:74-5; 20:32,67; 21:31,42,68

Système, 12:21,71-2; 16:96

Nouvelles entreprises, 12:21; 14:41-2,108; 18:37

Stentor, propositions, 19:76

Mesure législative

ALÉNA, négociations, effet, 21:23

Chambre des communes, étude, échéancier, 21:66,68

Consolidation et modernisation des lois de télécommunications existantes, 16:21,29

Évaluations, 12:58-60; 14:82

Neutralité constitutionnelle, 12:17; 16:23

Politique nationale

Cohérence nationale, 12:41,73; 14:38

Création, importance, 18:50-1

Objectifs, 12:19; 16:23; 20:67

Amendements, propositions, 14:107; 16:45; 19:40; 20:14

Concurrence, 19:40

Principes, droits et responsabilités, 14:107

Régions, intérêts, représentation, 19:94; 21:68

Stratégie nationale, vision nationale, 13:21-2; 14:22-4,38-9, 107; 17:35,57-8; 18:21-2,37,51,74; 19:93

Provinces

Nouvelle-Écosse, Parti libéral, élection du chef, expérience téléphonique, 12:56-7; 19:103-4; 21:59

Organismes de réglementation provinciaux, rôle, 12:18

Radiodiffusion

Convergence de la radiodiffusion et des télécommunications, 20:38

Télévision, heures regardées par semaine, statistiques, 16:62

Télévision par câble

Convergence du câble et du téléphone, 12:92-3; 14:81

Télécommunications, activités, exclusion de la mesure législative, 14:79; 17:81-3

Revente et revendeurs

CRTC, réglementation, processus, 12:90-1

Exclusion de la mesure législative, 14:59; 16:63; 17:17,119; 18:70; 19:56-7; 21:10-1,29-31

Industrie, information de base, 14:63; 19:49

Manitoba, 13:17

Satellites, capacité, attribution, 16:64



Graham, Hon. Bernard Alasdair, Senator (The Highlands), Acting Chairman (issues 3 and 8), Deputy Chairman (issues 14 to 37)—*Cont'd*

Bill C-62, subject-matter—*Cont'd*

Telecommunications—*Cont'd*

Satellites, capacity, allocation, 16:64

Services, convergence of computing and telecommunications, 20:20

Telephone services

Access, penetration rate, 17:15

Local service, rates, 17:15

Long-distance service, competition

Rates, local service rates, effect, 20:32-3

Unitel-B.C. Rail-Lightel application, 12:20; 13:18; 14:63,78; 16:36; 17:57,118; 19:96; 20:32; 21:70-1

Rates, United States, 16:81

Telesat, 16:65

Trade issue

Bureau of Competition Policy, role, 12:40

International agreements, relevance, 12:19; 14:106; 18:23

Transfer to an economic portfolio, 14:105

United States, AT&T, business in Canada, amount, 12:91; 14:61; 17:16-7; 18:71; 19:91

Users

Consumers, social charter, 18:52-3,72

Privacy, protection, 20:17,20

Caller identification, 20:13

Market research industry, position, 19:13-7

Privacy principles, guidelines, standards, 20:13-4

Private sector databases, matching of information, 20:13-4

Unsolicited telecommunications, 12:39-40; 17:104-5,107; 19:17; 20:11,17,20

Protection, 17:69

Services, universal access at affordable prices, 18:18,36; 20:32-3; 21:70-1

Services and rates, concerns, 12:39

Telecommunications Workers Union, position, 16:82

TransAlta Resources Corporation, background information, 18:52

Witnesses

Banks, 20:32

Biographical notes, 14:78; 21:10

Bureau of Competition Policy, 12:100-1

Japan, visit, 13:41

List, 12:101

Minister of International Trade, 13:41; 14:38; 18:23

Quebec Government, 17:70

Schultz, Richard, 13:40

Stentor, appearance as witness, date, 12:17,101

Bill C-88, 29:9-11,16-9

Bill C-110, 37:14-6,54-5,58

Bill C-121, 35:7,38

Bill S-8, 30:8

Bill S-11, 23:37-42

Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia, 5:8-9,36,83-4,124-5,140-2,157,159, 168; 6:22,25-7,31,33-6,47,59,61; 8:15-6,42,64,68,77

Canadian National Railway, 5:139; 6:46-7,69; 9:11-2,52

Central Western Railway, 5:41,84; 6:62; 7:68-9,89,95,97-8,109

National Transportation Act, 5:49-50; 6:60-1,70; 11:48

National Transportation Agency, 5:39,40,41-3,49; 6:70

National transportation policy, 5:14,25,40-1,54,159

Peat Marwick Stevenson & Kellogg, 6:48-50; 11:37-8

Procedure, 5:88,101,150,153,162; 6:7,54; 7:32,47,116,123, 130; 8:8,22,26,29,44,45,46,51,80; 9:40,53; 11:22,27,28,30, 47

Graham, honorable Bernard Alasdair, sénateur (The Highlands), président suppléant (fascicules 3 et 8), vice-président (fascicules 14 à 37)—*Suite*

Projet de loi C-62, teneur—*Suite*

Télécommunications—*Suite*

Services, convergence de l'informatique et des télécommunications, 20:20

Services radiotéléphoniques mobiles cellulaires

Accès, 17:44-5

Saskatchewan, 16:22

Sociétés

Maritime Tel and Tel, 16:44-5,53

SaskTel, 16:20-2,44-5

Télésat, 16:65

Unitel, 14:79

Téléphone, services

Accès, taux de pénétration, 17:15

Service interurbain, concurrence

Tarifs, service local, tarifs, effets, 20:32-3

Unitel-B.C. Rail-Lightel, application, 12:20; 13:18; 14:63,78; 16:36; 17:57,118; 19:96; 20:32; 21:70-1

Service local, tarifs, 17:15

Tarifs, États-Unis, 16:81

Usagers

Consommateurs, charte sociale, 18:52-3,72

Protection, 17:69

Services, accès universel à prix abordables, 18:18,36; 20:32-3; 21:70-1

Services et tarifs, préoccupations, 12:39

Vie privée, protection, 20:17,20

Affichage des numéros des appels, 20:13

Principes de vie privée, directives, normes, 20:13-4

Recherche en marketing, industrie, position, 19:13-7

Secteur privé, bases de données, rapprochement des renseignements, 20:13-4

Télécommunications non sollicitées, 12:39-40; 17:104-5,107; 19:17; 20:11,17,20

Telecommunications Workers Union, information de base, position, 16:82

Témoins

Banques, 20:32

Bureau de la politique de concurrence, 12:100-1

Japon, visite, 13:41

Liste, 12:101

Ministre du Commerce extérieur, 13:41; 14:38; 18:23

Notes biographiques, 14:78; 21:10

Québec, gouvernement, 17:70

Schultz, Richard, 13:40

Stentor, comparution comme témoin, date, 12:17,101

TransAlta Resources Corporation, information de base, 18:52

Projet de loi C-88, 29:9-11,16-9

Projet de loi C-110, 37:14-6,54-5,58

Projet de loi C-121, 35:7,38

Projet de loi S-8, 30:8

Projet de loi S-11, 23:37-42

Séance d'organisation, 2:8

Témoignage sur la protection du milieu marin, 34:7,16,18,20-1, 23,27-9,31

Gralewicz, Roman, président, Syndicat international des marins canadiens

Projet de loi C-33

Discussion, 25:56-63,68-71

Exposé, 25:54-5

- Graham, Hon. Bernard Alasdair, Senator (The Highlands), Acting Chairman (issues 3 and 8), Deputy Chairman (issues 14 to 37)—Cont'd**  
 Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia—Cont'd  
 Railways, shortlines, 5:14-5,17,21,54-5,57,64-7,124-7,137-9, 159; 6:27,60,71; 7:67-8,87-8,90,125-7; 8:7  
 United States, 5:40,159; 6:60,62; 7:14-7,44-5; 9:46,48  
 Scheduling and witnesses, 7:7-11,51-2,63; 9:21-4; 11:12-3,18, 49-50,52-4,57  
 Trucking, 5:83,141; 8:15  
 Truro-Sydney line, 5:125,140-1; 6:16-7,27,47; 8:35-6,64,76; 9:16-8,41-2; 11:21  
 Bidders, 5:20,169; 6:15,25,33,60,61; 7:45-6,86-7,109-110, 144-6,148; 11:16,19,45  
 Condition, maintenance and safety, 5:22-4,34-5,85,158; 6:15-6,62; 7:127-8; 9:42-6; 11:51-2  
 Demarketing, 7:88-9; 9:16; 11:43-4  
 Jurisdiction, 5:29,34,55-7,65,108-9,170; 7:128-9  
 Labour force, 5:133,137-8,157-8; 9:18-9,25  
 Land, 5:15-6,109,126-7; 6:16,33; 8:12; 9:12-4  
 Management, provincial, 5:83,114; 8:18,24,70  
 Operating licence, 7:149; 11:11  
 Privatization, 8:68-9,75  
 Profitability, 5:16-7,109,138; 6:14,46; 8:59; 9:14-6  
 Regional development, 7:110-1,146; 9:48-9,50  
 Safeguards, 5:83,169-70; 6:33,60-1; 7:74-5; 8:76; 11:32, 38-43,44,46  
 Traffic, 7:68,142-3; 8:58  
 Organization meeting, 2:8  
 Review of the subject-matter and status of the on-going Canada-United States Air Transport Agreement negotiations, 33:16-21,35  
 Testimony on marine environmental protection, 34:7,16,18, 20-1,23,27-9,31
- Grain**  
 Railway transportation, 7:105  
 Continuation, guarantees, 7:67,69,74,75,103  
 Contract, duration, 7:104  
 East, grain and flour, subsidy, removal  
 Alternatives, proposals, 2:14-6,20-2  
 American corn, countervails, consideration, 2:16  
 Amount, 2:11,12,15  
 Explanation, 2:11-2  
 Grains, imports from Europe, relationship, 2:15-6  
 Implementation, 2:11,13-5  
 Repercussions, 2:12-3,15-25  
 Grain hopper cars, ownership, 9:12  
 West, subsidy, 5:66,165; 7:87,90,94,102; 8:39  
 Shipping, 25:53-4
- Gralewicz, Roman, President, Seafarers' International Union of Canada**  
 Bill C-33  
 Discussion, 25:56-63,68-71  
 Statement, 25:54-5
- Greene, Moya, Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination, Department of Transport**  
 Bill C-33, discussion, 22:33  
 Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia  
 Discussion, 5:52-67  
 Statement, 5:50-1
- Grande-Bretagne**  
 Transports, études, 5:81-2
- Greene, Moya, sous-ministre adjoint, Politiques et coordination, ministère des Transports**  
 Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse  
 Discussion, 5:52-67  
 Exposé, 5:50-1  
 Projet de loi C-33, discussion, 22:33
- Greenhill, Dave, Politique des travailleurs étrangers, Commission de l'emploi et de l'immigration**  
 Projet de loi C-33, discussion, 24:28-33,35-7
- Grimard, honorable Normand, sénateur (Québec)**  
 Projet de loi C-15, 3:31,34-6,50-2; 4:28-9
- Groupe Gemini, Automated Distribution Systems Inc.**  
 Information de base, 18:7-13,17-9  
 Projet de loi C-62, teneur  
 Mémoire, 18:9-10,22  
 Position, 13:25-6; 14:70,116-7; 18:6-21; 27:10-1  
 Recommandations, 18:14,20-2
- Guerre du golfe Persique**  
 Navire canadien, 25:63
- Guilde de la marine marchande**  
 Constitution et membres, 25:15-6,21,25-6  
 Projet de loi C-33, position, 25:16-30
- Gustafson, honorable Leonard J., sénateur (Saskatchewan)**  
 Projet de loi C-62, 36:14-5
- Gustavson, John, président, Association canadienne du marketing direct**  
 Projet de loi C-62, teneur  
 Discussion, 17:99-107  
 Exposé, 17:95-9
- Halifax, Nouvelle-Écosse**  
 Chemins de fer, 5:70,72-3,129-30  
 Horaire, délais, effets, 5:120-1,125  
 Halifax-Dartmouth Port Development Commission, 5:73
- Hall, Thomas R., président et directeur général, Stora Forest Industries Limited**  
 Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse  
 Discussion, 6:12-23  
 Exposé, 6:8-11  
 Référence, 8:73-4,75
- Hanafin, Joseph, représentant national (Communications), Syndicat des travailleurs et travailleuses en communication et en électricité du Canada; Congrès du travail du Canada**  
 Notes biographiques, 18:65  
 Projet de loi C-62, teneur, discussion, 18:65-6,70-5
- Havre de Montréal**  
 Administration, 1:16  
 Gardien de port  
 Bureau de commerce de Montréal, lien, 1:11-3,16  
 Comparaison avec d'autres gardiens de port, 1:11,13  
 Frais ou honoraires, 1:11-5

**Greenhill, Dave, Foreign Workers Policy, Employment and Immigration Commission**  
 Bill C-33, discussion, 24:28-33,35-7

**Grismard, Hon. Normand, Senator (Quebec)**  
 Bill C-15, 3:31,34-6,50-2; 4:28-9

**GST**  
*See*  
 Goods and Services Tax

**Gustafson, Hon. Leonard J., Senator (Saskatchewan)**  
 Bill C-62, 36:14-5

**Gustavson, John, President, Canadian Direct Marketing Association**  
 Bill C-62, subject-matter  
 Discussion, 17:99-107  
 Statement, 17:95-9

**Halifax, Nova Scotia**  
 Halifax-Dartmouth Port Development Commission, 5:73  
 Railways, 5:70,72-3,129-30  
 Schedules, delays, effects, 5:120-1,125

**Hall, Thomas R., President and General Manager, Stora Forest Industries Limited**  
 Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia  
 Discussion, 6:12-23  
 Statement, 6:8-11  
 Reference, 8:73-4,75

**Hanefin, Joseph, National Representative (Communications), Communications and Electrical Workers of Canada; Canadian Labour Congress**  
 Bill C-62, subject-matter, discussion, 18:65-6,70-5  
 Biographical notes, 18:65

**Harbour of Montreal**  
 Administration, 1:16  
 Port warden  
 Appointment, 1:12  
 Board of Trade of Montreal, link, 1:11-3,16  
 Comparison with other port wardens, 1:11,13  
 Fees or charges, 1:11-5  
 Role, 1:11,13,16  
 Volume of shipping, 1:14

**Harbour of Montreal, Act to amend and consolidate the Acts relating to the office of Port Warden, and Act to amend an Act to provide for the appointment of a Port Warden for the Harbour of Quebec, and to validate certain fees and charges established pursuant thereto**  
*See*  
 Bill C-14

**Harbour of Quebec**  
 Administration, 1:16  
 Port warden  
 Appointment, 1:12  
 Chamber of Commerce of Quebec, link, 1:11-3,16  
 Comparison with other port wardens, 1:11,13  
 Fees or charges, 1:11-4  
 Role, 1:11,13,16  
 Volume of shipping, 1:14

**Havre de Montréal—Suite**  
 Gardien de port—*Suite*  
 Nomination, 1:12  
 Rôle, 1:11,13,16  
 Volume du trafic, 1:14

**Havre de Montréal, Loi modifiant l'Acte à l'effet d'amender et refondre les actes concernant l'emploi de gardien de port et modifiant l'Acte pour pourvoir à la nomination d'un gardien de port pour le Havre de Québec, et portant validation de certains honoraires, droits et frais**  
*Voir*  
 Projet de loi C-14

**Havre de Québec**  
 Administration, 1:16  
 Gardien de port  
 Bureau de commerce de Montréal, lien, 1:11-3,16  
 Comparaison avec d'autres gardiens de port, 1:11,13  
 Frais ou honoraires, 1:11-4  
 Nomination, 1:12  
 Rôle, 1:11,13,16  
 Volume du trafic, 1:14

**Havre de Québec, Loi modifiant l'Acte pour pourvoir à la nomination d'un gardien de port, et modifiant l'Acte à l'effet d'amender et refondre les actes concernant l'emploi de gardien de port pour le Havre de Montréal, et portant validation de certains honoraires, droits et frais**  
*Voir*  
 Projet de loi C-14

**Hays, honorable Daniel Phillip, sénateur (Calgary)**  
 Projet de loi C-15, 3:17,22-4,25-6,43

**Heads, John, directeur, Institut des transports, Université du Manitoba**  
 Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse  
*Aperçu des chemins de fer secondaires au Canada* (annexe TC-5), 7:5,125; 7A:190-6  
 Discussion, 7:68-81  
 Exposé, 7:63-7  
 Projet d'exposé (pièce TC-16), 6:5,52  
*Short Line Railways, Experience in the United States and Canada*, avec Arthur G. Wilson et Denver Tolliver, septembre 1990 (pièce TC-27), 5:64,66; 7:5,63  
 Témoignage, référence, 5:9

**Heckman, G.R. (Gerry), vice-président, Planification et développement de la technologie, Banque Royale du Canada**  
 Notes biographiques, 20:29-30,34  
 Projet de loi C-62, teneur  
 Discussion, 20:26-38  
 Exposé, 20:21-6

**Henderson, Jane**  
*Power of Choice: American Long Distance Competition, Customer Service, Innovation and Quality*, avec G. Horhota, 14:12,14,20,93; 20:30; 27:12

**Hervieux-Payette, Céline, vice-présidente, Réglementation et affaires juridiques, Fonorola Inc.**  
 Projet de loi C-62, teneur, discussion, 14:58-9



- Harbour of Quebec, Act to amend an Act to provide for the appointment of a Port Warden, and an Act to amend and consolidate the Acts relating to the office of Port Warden for the Harbour of Montreal, and to validate certain fees and charges established pursuant thereto**  
*See*  
 Bill C-14
- Hays, Hon. Daniel Phillip, Senator (Calgary)**  
 Bill C-15, 3:17,22-4,25-6,43
- Hazardous products**  
 Railway and highway, safety, comparison, 5:91-2,106,123,146; 8:13,14  
 Transportation, public safety, 26:31-2  
 Accident and emergency procedure, 26:38  
 Central registry, 26:32-3,34-5  
 Fines and financial responsibility, 26:32,38-40  
 Inspections and inspectors, 6:63; 26:32,33-4  
 International norms, 26:35-6,37-8  
 Liability insurance, 11:41  
 Military exemption, 26:37
- Heads, John, Director, Transport Institute, University of Manitoba**  
 Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia  
 Appearing, reference, 5:8-9  
 Discussion, 7:68-81  
 Draft remarks (Exhibit TC-16), 6:5,52  
*Perspective on Short Line Railways in Canada* (Appendix TC-5), 7:5,125; 7A:182-9  
*Short Line Railways, Experience in the United States and Canada*, with Arthur G. Wilson and Denver Tolliver, September 1990 (Exhibit TC-27), 5:64,66; 7:5,63  
 Statement, 7:63-7
- Heckman, G.R. (Gerry), Vice-President, Technology Planning & Development, Royal Bank of Canada**  
 Bill C-62, subject-matter  
 Discussion, 20:26-38  
 Statement, 20:21-6  
 Biographical notes, 20:29-30,34
- Henderson, Jane**  
*Power (The) of Choice: American Long Distance Competition, Customer Service, Innovation and Quality*, with G. Horhota, 14:12,14,20,93; 20:30; 27:12
- Hervieux-Payette, Céline, Vice-President, Legal and Regulatory Affairs, Fonorola Inc.**  
 Bill C-62, subject-matter, discussion, 14:58-9
- Hewlett-Packard Ltd**  
 Background information, 14:40-1
- Hibernia Project**  
*See under*  
 Oil and oil products
- Hiebert, Rod, President, Telecommunications Workers Union**  
 Bill C-62, subject-matter  
 Discussion, 16:78-87  
 Statement, 16:74-8
- Hewlett-Packard Ltd**  
 Information de base, 14:40-1
- Hibernia, projet**  
*Voir sous*  
 Pétrole et produits pétroliers
- Hiebert, Rod, président, Telecommunications Workers Union**  
 Projet de loi C-62, teneur  
 Discussion, 16:78-87  
 Exposé, 16:74-8
- Hill, Jeremy, conseiller juridique, ministère des Transports**  
 Projet de loi S-8, discussion, 30:7-8
- Hoey, Eamon D., Hoey Associates Telecommunications Consulting Services Inc.; TransAlta Utilities Corporation**  
 Projet de loi C-62, teneur, discussion, 18:51-4,56-7,59-60
- Holland America West Tours**  
 Activités et possessions, 23:9,10-1,21-3  
 Projet de loi C-33, mémoire conjoint avec Princess Tours, 23:8
- Horhota, George, président, Alliance canadienne des télécommunications de l'entreprise**  
 Notes biographiques, 20:31  
*Power of Choice: American Long Distance Competition, Customer Service, Innovation and Quality*, avec J. Henderson, 14:12, 14,20,93; 20:30; 27:12  
 Projet de loi C-62, teneur  
 Discussion, 14:20-30  
 Exposé, 14:7-20
- Horodyski, Stan A., délégué national, Syndicat national des travailleurs et travailleuses de l'automobile, de l'aérospatiale et de l'outillage agricole du Canada**  
 Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse  
 Discussion, 5:153-4,156-60  
 Exposé, 5:144-53  
 Lettre à l'honorable Jean Corbeil, ministre des Transports (pièce TC-9), 6:5,52  
 Notes biographiques, 5:155
- Housch, G.D., vice-président, Fraternité des préposés à l'entretien des voies**  
 Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse  
 Discussion, 5:124-31  
 Exposé, 5:115-24  
 Remarques introductives, 7:29
- Hughes, Roger T., Sims, Hughes, Dimock**  
 Notes biographiques, 31:10  
 Projet de loi C-88, lettre adressée à John Cassaday, Réseau de télévision CTV Ltée, 31:6,10,22
- Huron Transportation Group Inc.**  
 Activités et constitution, 7:123-4,140  
 Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse, position, 7:122-4; 7A:326-339
- Hynna, Y.A. George, Gowling, Strathy & Henderson**  
 Projet de loi C-88, discussion, 31:37,42-4

**Highways and roads**

- Atlantic expressway, twinned line, improvements, 5:77-8,82-3,97, 111-2; 6:11,44-5; 8:23
- Circulation, overcrowding, 5:149; 8:11,13,21,23-4,46-8,58-9; 9:8
- Costs, 5:81-2,98-7,100,110-2; 6:10-1; 8:39
  - Subsidies, effects, 5:60-2,148
- Hazardous products, 5:91-2,106
- Maintenance, responsibility, 7:83; 8:47,48
- Safety, importance, 5:81,166; 8:48
- Trucks, damages caused, 5:83,105,110; 8:14-5,46-8,58-9; 9:8
- Vehicles, pollution emissions, 5:91-2; 7:27
- See also*
- Trucking industry

**Hill, Jeremy, Legal Counsel, Department of Transport**

- Bill S-8, discussion, 30:7-8

**Hockey Night in Canada (CBC Program)**

- Copyrights, 31:11,16-7,40,45

**Hoey, Eamon D., Hoey Associates Telecommunications Consulting Services Inc.; TransAlta Utilities Corporation**

- Bill C-62, subject-matter, discussion, 18:51-4,56-7,59-60

**Holland America West Tours**

- Activities and possessions, 23:9,10-1,21-3
- Bill C-33, joint brief with Princess Tours, 23:8

**Horhota, George, President, Canadian Business Telecommunications Alliance**

- Bill C-62, subject-matter
  - Discussion, 14:20-30
  - Statement, 14:7-20
- Biographical notes, 20:31
- Power (The) of Choice: American Long Distance Competition, Customer Service, Innovation and Quality*, with J. Henderson, 14:12,14,20,93; 20:30; 27:12

**Horodyski, Stan A., National Representative, National Automobile, Aerospace and Agricultural Implement Workers Union of Canada**

- Biographical notes, 5:155
- Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia
  - Discussion, 5:153-4,156-60
  - Letter to the Hon. Jean Corbeil, Minister of Transport (Exhibit TC-9), 6:5,52
  - Statement, 5:144-53

**Housch, G.D., Vice-President, Brotherhood of Maintenance of Way Employees**

- Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia
  - Discussion, 5:124-131
  - Introductory remarks, 7:29
  - Statement, 5:115-24

**Hughes, Roger T., Sims, Hughes, Dimock**

- Bill C-88, letter to John Cassaday, CTV Television Network Ltd, 31:6,10,22
- Biographical notes, 31:10

**Huron Transportation Group Inc.**

- Activities and constitution, 7:123-4,140
- Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia, position, 7:122-4; 7A:306-325

**ICC**

- Voir*
- Interstate Commerce Commission

**Île-du-Prince-Édouard**

- Chemins de fer
  - Historique, 6:57
  - Rationalisation ou abandon, 5:11,100,128,132,137; 6:59
- Chômage, taux, 37:8,47,48
- Marine Atlantic, 5:151
- Population, taux, 37:46-7,48,53-4
- Summerside, emplois, 6:42
- Transport, responsabilité fédérale, 37:19,31
- Voir aussi*
- Détroit de Northumberland, pont, construction

**Immigration, Loi**

- Cabotage, assujettissement, 22:14,20; 24:11-2,28-30

**Impact of Future Changes in Railway Services in the Maritime Provinces**

- Commission des transports des provinces de l'Atlantique, mai 1987, 6:54

**Impacts of Potential Future Railway Abandonments in Canada**

- Sabin, Daniel R., Transportation Operations Inc. et Upper Great Plains Transportation Institute, 7:122-3

**Industrial Cape Breton Board of Trade**

- Voir*
- Cape Breton Industrial Board of Trade

**Institut canadien des brevets et marques**

- Projet de loi C-88, mémoire avec l'Association du Barreau canadien, déposé, 31:6,10,30

**Interstate Commerce Commission (ICC)**

- Domination présidentielle, 7:31,36-7
- Étude, 1988, référence, 7:12
- Pouvoirs, 7:15-6,17-9,20,22-4,39-40

**Jánisch, Hudson, professeur, Faculté de droit, University of Toronto (présentation personnelle, fascicule 13); conseiller du Comité Notes biographiques, 13:22-5; 20:31,58,71**

- Projet de loi C-62, teneur
  - Discussion, 13:37-46; 14:94; 16:74,105-8; 17:24,49-51,87, 123-5; 18:26,56-9,75,93-7; 19:62-3,76-7,91,96-9; 20:19-20, 31,57-64; 21:20-2,48-50
- Exposé, 13:23-37
- Position, 13:23-46

**Japon**

- Cabotage, règles internationales, 31:50
- Sociétés d'État, subventions, comparaison, 6:19

**Johnson, honorable Janis, sénateur (Ouest)**

- Séance d'organisation, 1:8

**Jointex**

- Voir*
- Cape Breton Joint Expenditure Board

Hynna, Y.A. George, Gowling, Strathy & Henderson  
Bill C-88, discussion, 31:37,42-4

# **IBW**

## *See*

International Brotherhood of Electrical Workers

# **ICAO**

## *See*

International Civil Aviation Organization

# **ICC**

## *See*

Interstate Commerce Commission

# **Immigration Act**

Coasting trade, subsection, 22:14,20; 24:11-2,28-30

# ***Impact of Future Changes in Railway Services in the Maritime Provinces***

Atlantic Provinces Transportation Commission, May 1987, 6:54

# ***Impacts of Potential Future Railway Abandonments in Canada***

Sabin, Daniel R., Transportation Operations Inc. and Upper Great Plains Transportation Institute, 7:122-3

# **Indian Affairs and Northern Development Department**

Indian lands crossing by railway, request, 9:53; 28:13

# **Industrial Cape Breton Board of Trade**

## *See*

Cape Breton Industrial Board of Trade

# **Information Technology Association of Canada (ITAC)**

Background information, 14:31,34

Bill C-62, subject-matter

Brief, 14:41-4

Position, 14:30-50; 27:10; 36:17

Recommendations, 14:34,50

# **Insurance**

## *See*

Marine insurance

# **Intellectual property**

Protection, international conventions, 32:19-20; 36:20

# **International Brotherhood of Electrical Workers (IBW)**

Background information, 17:51-2,56

Bill C-62, subject-matter

Brief, 17:55,58

Position, 17:51-61; 27:12; 36:17

# **International Civil Aviation Organization (ICAO)**

Noise abatement procedures, recommendations, 10:8

Noisy aircraft, definition, 10:10

# **Interstate Commerce Commission (ICC)**

Powers, 7:15-6,17-9,20,22-4,39-40

Presidential domination, 7:31,36-7

Study, 1988, reference, 7:12

# **ITAC**

## *See*

Information Technology Association of Canada

Jones, Ralph D., directeur suppléant, Transport du fret ferroviaire, ministère des Transports

Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse, discussion, 5:56-7, 63-5

Projet de loi C-11, 2:13

Jurcine, Stephen, président local, Syndicat national des travailleurs et travailleuses de l'automobile, de l'aérospatiale et de l'outillage agricole du Canada

Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse, discussion, 5:158

Katz, Leonard, ancien président, Association RadioComm du Canada  
Projet de loi C-62, teneur, 17:44-51

Kedar, Michael, président, Call-Net Telecommunications Ltd.

Projet de loi C-62, teneur

Discussion, 19:56-63

Exposé, 19:50-6

Kenny, honorable Colin, sénateur (Rideau)

Témoignage sur la protection du milieu marin, 34:10-6

Kincaid, James, représentant national, Syndicat des travailleurs et travailleuses en communication et électricité du Canada

Projet de loi C-62, teneur, 17:14-9,23-4

Kinsella, honorable Noel A., sénateur (Fredericton-York-Sunbury)

Projet de loi C-62, teneur, 17:18

# **Langues officielles**

Débat, 23:44-6

# **Langues officielles, Loi**

Art. 23(2) - Services conventionnés, 3:45,52; 4:23-4

Partie IV - Communications avec le public et prestation des services, 3:51; 4:20; 23:37

Partie V - Langue de travail, 3:11,33-5,37-9,49-51; 4:20; 23:37, 38,39

Partie VI - Participation des Canadiens d'expression française et d'expression anglaise, 3:11,33-5,37-9,49-51; 4:20; 23:37,38,39

Partie VII - Promotion du français et de l'anglais, 3:11,33-5,37-9, 49-51; 4:20; 23:37

Partie VIII - Attributions et obligations du Conseil du Trésor en matière de langues officielles, 3:51; 4:20; 23:37

Partie IX - Commissaire aux langues officielles, 3:51; 4:20; 23:37

Partie X - Recours judiciaire, 3:51; 23:37

Partie XI - Dispositions générales, 4:20

Larkin, Jim, directeur général, Tourism Industry Association of P.E.I.

Projet de loi C-110

Discussion, 37:54,57

Exposé, 37:43-6

# **Lasmo, projet**

*Voir sous*

Pétrole et produits pétroliers

Lawless, Ron, président-directeur général, Chemins de fer nationaux du Canada

Citations et références, 5:132,139-40; 6:34,36

Lawson, honorable Edward M., sénateur (Vancouver)

Projet de loi C-33, 22:28-9

Projet de loi C-62, 35:19



- Janiech, Hudson, Professor, Faculty of Law, University of Toronto**  
 (Personal presentation, issue 13); Counsel to the Committee  
 Bill C-62, subject-matter  
 Discussion, 13:37-46; 14:94; 16:74,105-8; 17:24,49-51,87,  
 123-5; 18:26,56-9,75,93-7; 19:62-3,76-7,91,96-9; 20:19-20,  
 31,57-64; 21:20-2,48-50  
 Position, 13:23-46  
 Statement, 13:23-37  
 Biographical notes, 13:22-5; 20:31,58,71
- Japan**  
 Coasting trade, international rules, 31:50  
 Crown corporations, subsidies, comparison, 6:19
- Johnson, Hon. Janis, Senator (Western)**  
 Organization meeting, 1:8
- Jointex**  
*See*  
 Cape Breton Joint Expenditure Board
- Jones, Ralph D., Acting Director, Rail Freight Programs, Department of Transport**  
 Bill C-11, 2:13  
 Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia, discussion, 5:56-7,63-5
- Jurcina, Stephen, Local Chairman, National Automobile, Aerospace and Agricultural Implement Workers Union of Canada**  
 Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia, discussion, 5:158
- Justice Reed**  
*See*  
*Friends of the Island Inc. v. Canada*
- Katz, Leonard, Former Chairman, RadioComm Association of Canada**  
 Bill C-62, subject-matter, 17:44-51
- Kedar, Michael, Chairman, Call-Net Telecommunications Ltd.**  
 Bill C-62, subject-matter  
 Discussion, 19:56-63  
 Statement, 19:50-6
- Kenny, Hon. Colin, Senator (Rideau)**  
 Testimony on marine environmental protection, 34:10-6
- Kincald, James, National Representative, Communications and Electrical Workers of Canada**  
 Bill C-62, subject-matter, 17:14-9,23-4
- Kinsella, Hon. Noel A., Senator (Fredericton-York-Sunbury)**  
 Bill C-62, subject-matter, 17:18
- Larkin, Jim, General Manager, Tourism Industry Association of P.E.I.**  
 Bill C-110  
 Discussion, 37:54,57  
 Statement, 37:43-6
- Lasmo Project**  
*See under*  
 Oil and oil products
- Lawless, Ron, President and Chief Executive Officer, Canadian National Railway**  
 Quotations and references, 5:132,139-40; 6:34,36
- Lawson, honorable Edward M., sénateur (Vancouver)—Suite**  
 Projet de loi C-121, 35:23-5,36-7
- Lawson, Philippa, conseiller juridique, Centre pour la défense de l'intérêt public; porte-parole, Consumers Fight Back Association**  
 Projet de loi C-62, teneur  
 Discussion, 15:27-31  
 Exposé, 15:22-6
- LeBlanc, honorable Roméo, sénateur (Beauséjour)**  
 Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse, 5:23
- Lemieux, René, Service de recherche, Bibliothèque du Parlement**  
*Projet de loi C-62: Loi concernant les télécommunications*, Bibliothèque du Parlement, avec Susan Alter, 13:34-5  
 Travail pour le Comité, référence, 21:25
- Létourneau, arrêt**  
*Voir*  
*Réseau de télévision CTV Ltée c. Canada (Commission du droit d'auteur)*
- Lien fixe**  
*Voir*  
 Détroit de Northumberland, pont, construction
- Ligne Chester**  
*Voir sous*  
 Chemins de fer
- Ligne Coronation-Lacombe**  
*Voir sous*  
 Chemins de fer
- Ligne Goderich-Exeter**  
*Voir sous*  
 Chemins de fer
- Ligne Okanagan-Lumby**  
*Voir sous*  
 Chemins de fer
- Ligne Stettler**  
*Voir sous*  
 Chemins de fer
- Ligne Truro-Sydney, Nouvelle-Écosse**  
 Abandon, craintes, 5:87-8,128; 6:24; 8:23; 11:17,21  
 Démoralisation, 5:70,89; 6:47  
 Frais de transport, augmentation, 5:96-7,162; 6:10,17-9,27-8; 28:31  
 Prévision et possibilités, 5:70,75-6,80,168; 11:34-5,48  
 Réseau routier  
 Détérioration, 5:149; 8:11,13,14-5,23-4,27-8,46-8  
 Favorisé, 6:11  
 Acheteurs éventuels, soumissionnaires, 5:147; 7:56,57,112; 28:6, 17,19  
 Américains, 5:20-2,31,64,108,114,147,151; 6:36,60; 7:84; 8:48  
 Canadiens, 5:20,114,154-5,169; 7:108-9  
 DEVCO, 6:34-5,36,37-8,47,50; 8:30,33-4,34-5,61-2  
 Capitaux, disponibilité, 7:109-10,137-8,142,143,144; 8:23,34; 11:39-40,45  
 Clients, communication, 6:15,25-6,31,60  
 Constitution en société fédérale, 7:128; 11:19

- Lawson, Hon. Edward M., Senator (Vancouver)**  
 Bill C-33, 22:28-9  
 Bill C-62, 35:19  
 Bill C-121, 35:23-5,36
- Lawson, Philippa, Counsel, Public Interest Advocacy Centre; Representative, Consumers Fight Back Association**  
 Bill C-62, subject-matter  
 Discussion, 15:27-31  
 Statement, 15:22-6
- LeBlanc, Hon. Roméo, Senator (Beauséjour)**  
 Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia, 5:23
- Lemieux, René, Research Branch, Library of Parliament**  
*Bill C-62: An Act respecting Telecommunications*, Library of Parliament, with Susan Alter, 13:34-5  
 Work for the Committee, reference, 21:25
- Létourneau Judgment**  
*See*  
*CTV Television Network Ltd. v. Canada (Copyright Board)*
- Liberal Party of Canada**  
 Bill C-62, subject-matter, report, dissent, 27:36
- Library of Parliament**  
*Bill C-62: An Act respecting Telecommunications*, Susan Alter and René Lemieux, references, 13:34-5  
 Bill C-62, Legislative Summary, reference, 12:42  
 Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia, historical overview (Exhibit TC-23), 6:5,52
- Lind, Philip B., Vice-Chairman, Rogers Communications Inc.**  
 Bill C-62, subject-matter  
 Discussion, 14:78,81-4,87,91-3,95  
 Statement, 14:75-6
- Livestock**  
 Railway and trucking transportation, comparison, 5:109-10
- Lorraine, Edward, MLA (Colchester North), Transportation and Communication Critic, Nova Scotia Liberal Caucus**  
 Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia  
 Discussion, 5:109-115  
 Presentation (Exhibit TC-5), 5:108,113; 6:5,52  
 Statement, 5:102-8  
 Testimony, reference, 5:153
- Lowry, Don, President and Chief Operating Officer, Alberta Government Telephones; Stentor Telecom Policy Inc.**  
 Bill C-62, subject-matter, discussion, 19:80,82,85-6,91,94-6,103
- Maasars, Gary, Vice-President, Public Affairs and Sports, CTV Television Network Ltd.**  
 Bill C-88  
 Discussion, 31:17-8,20,24-7,29-32; 32:24-7  
 Statement, 31:15-7
- MacDonald, Hon. Finlay, Senator (Halifax), Chairman of the Committee (issues 1-11)**  
 Bill C-5, 10:6,10,15-26  
 Bill C-11, 2:9-12,15,18-25  
 Bill C-14, 1:10,15-7
- Ligne Truro-Sydney, Nouvelle-Écosse—Suite**  
**Acheteurs éventuels, soumissionnaires—Suite**  
*Constitution en société provinciale*, condition, 5:29,30,72,84-5; 6:22,62; 7:59,77,79-80; 9:38; 11:16,23,24,43; 28:8  
*Subventions provinciales*, exclusion, 6:57,60-1  
*Entreprise privée*, 5:18,75-6,156; 28:23,27-8,35  
*Étrangers*, 5:148,149; 9:19-20  
*Faillites, craintes*, 5:136-7,151  
*Finances, engagement et solidité*, 5:16,20-1,31,65,98,134; 6:11,13,65; 7:143-4,146-8,148-9  
*Matériel locomoteur fournis*, 7:145-6  
*Partenariat canadien*, 5:12,16,162,167-8; 6:61; 7:115,120,135-6,142; 8:60; 11:31; 28:19  
*Sélection, importance*, 5:8-9; 6:12; 9:9-10; 11:30-1,40  
*Actif, biens matériels et terrains, vente, craintes*, 5:22; 6:16  
*Terrains*, 5:145  
*Évaluation*, 5:109,122-3,126-7; 8:12; 9:14  
*Propriétaires*, 5:15,103; 8:11-2; 9:12,21,30  
*Terrains adjacents*, 5:109  
*Spéculation*, 5:16,104; 8:11; 9:8; 28:25,26  
*Valeur*, 6:65-6; 7:55,58,60,133,134; 8:74; 9:9,13-4; 28:5-6  
*Assujettissement juridique et constitutionnel*, 5:145,149-50  
*Biens, transport, déficit, disposition*, 8:44-5  
*Étoile, modèle*, 8:48-9  
*Fédéral*, 5:58-9,71-2,78; 7:76; 28:28  
*Pouvoir déclaratoire*, 5:95,98-9  
*Fédéral-provincial, compétence, transferts*, 5:46-7,59-60,86-7,89-91,101,103-4; 6:20-1; 8:19-20,24-5; 9:8,31-2,33-8; 11:13-5; 28:9-13  
*Provincial*, 5:29,31,56-7,95,107; 6:22,62-3; 7:59-60,67,69,70-1,77,79-80,132,149-50; 8:6,18,19,22,24; 9:38; 11:9,24-5  
*Relations de travail*, 5:30,53,107,108; 7:69,80-1,91,110; 8:68,70-1,79; 28:33  
*Vente, obstacle*, 5:27-9,55; 8:43-4; 9:20-1; 28:28  
*Autres lignes, comparaison*, 5:118-9,127,159; 7:66-7,67-8,76; 8:7  
*Cliantèle, expéditeurs, importance*, 5:12,16,114; 7:131,135,140-2; 8:20-1; 9:19,20,29; 11:10; 28:24  
*Besoins à satisfaire, craintes*, 6:57-8,67-8  
*Captivité*, 5:120  
*Élimination, raison*, 6:42-3  
*Industries, dépendance*, 5:69,113-4,143,146-7; 6:42,55; 8:52,73-4,77; 11:8,20; 28:26-7  
*DEVCO*, 5:105; 6:32,39,40  
*Stora Forest Industries Limited*, 6:8-9,10-1,14-5,22-3,39,40; *SYSCO*, 6:30,39,40  
*Récession, influence*, 11:46  
*Commercialisation*, 5:19; 7:128,130-2,136-7; 8:16,17,54-5,63-4,75; 9:16-8  
*Concurrence ou complément*, 5:33,146  
*Camionnage*, 5:32-3,61,77-8,100,110-1,120-1,149,162; 8:14-5,16,54,57; 9:29  
*Intermodale*, 5:33,60-1,71; 6:64-5; 7:56,131; 9:29  
*Port et transport maritime, complément*, 5:26,30,78-9,120,163-4; 8:27,58; 11:21-2  
*Condition, entretien et sécurité*, 5:159; 6:34-5,39,46,62-3  
*Accidents et urgences*, 5:123-4,134  
*Catastrophe naturelle*, 5:71,86; 7:136,137,138  
*Circulation, contrôle*, 9:45-6  
*Vitesse, limites*, 5:130; 9:43-4  
*Courbes, pentes*, 5:35  
*Coûts, responsabilité*, 7:127; 8:55  
*Évaluation*, 5:22-3,34-5,122,127-8; 7:114,122; 11:38; 28:6  
*Matériel roulant*, 5:115,146,158-9  
*Passages à niveau*, 5:65  
*Ponts et pont-jetée*, 5:23,71,72; 6:16,27,45-6; 8:55; 9:30-2; 11:40-1

**MacDonald, Hon. Finlay, Senator (Halifax), Chairman of the Committee (issues 1-11)—Cont'd**

Bill C-15, 3:6,15-6,28-30; 4:29,36,38-9

Airports, 3:7,10,13-7,22,27,39,44; 4:16,22

Committee members, procedure, 3:44,46-8,54; 4:7,25,32-3

Procedure, 2:9-10; 3:6,12-4,23-6,28-9,32,39,41,43-4,47-8,54; 4:7,9,16-9,21-5,31-2,34,38-9

Bill C-62, 36:15-8

Bill C-62, subject-matter

Prestudy, 13:44

Procedure, 12:65

Telecommunications

Canadian carriers, 12:92

Canadian Radio-Television and Telecommunications Commission, 12:79

Companies, 13:19-20

Federal government, 13:19

Licences, 12:30-1,33,86-8; 13:14-5,44-5

Witnesses, 13:23

Bill C-83, 31:50,52

Bill C-88, 29:18,19-22; 31:25,28,30-1,41-2,44,45

Bill C-121, 35:7-8,29,31

Bill S-8, 30:8

Budget, 8:8-10; 9:53; 11:58; 31:54-5

Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia, 5:13,48,90-1,132,154-5,168; 6:6,20,29-30,48,52,59,66; 7:72,75,86; 8:60,70; 9:50-1

Canadian National Railway, 5:74-5,91,129,135,142,167-8; 7:78-9; 11:20-1,22,34-5

National Transportation Agency, 5:39,52,85; 6:29; 7:80; 8:70

Peat Marwick Stevenson & Kellogg, 6:49-50,52; 11:29-30

Procedure, 5:3,7-8,10-1,19-20,22,25,31,35,39,42-3,48,50,57-8,60,63-4,67-8,90-1,94,102,113-6,131,136-7,141-4,153,159-60,165; 6:7-8,11,20-2,29-31,41,46-7,52-3,71; 7:7,8-11,14,29,36,41,44,46,58,62-3,92,111,112,116,122,124-5,127,129,130-1,132,133,134,139,142,146,150; 8:11,25,52,53,58,2,64,72,80; 9:6-7,11-2,19,21,23-4,30,40,54; 11:7-8,11,13,14,18,28-9,36,37,38,41

Railways, shortlines, 5:53,58,138,156; 6:55,62; 7:35,36,37,38,81; 8:71

Schedule and appearing, 11:49-51,54-5,57

Truro-Sydney line, 5:54,92,93-4,112-3,143; 6:43,67-9; 8:6,57,66; 11:17,21,48-9

Bidders, 5:21,44,153-4; 6:15,25,31,36; 7:135; 11:16,19

Condition, inspections and safety, 5:23; 6:63; 7:136; 11:45-6

Jurisdiction, 5:30,56,74-5,84,90-1,93-4,112-3; 6:58; 7:70,77; 8:24,71; 11:15-6,22

Operating licence, 7:148,149-50; 8:19; 9:10-1; 11:12,15,47

Safeguards, 5:46,86; 6:20,25,32,56,58; 7:74; 8:6-7,67-8; 11:23-4,25-6,30-2,34,45

Sale, 5:19,54,102; 6:29,66; 7:60; 8:6,12; 9:9-10; 11:27-8

Organization meeting, 2:8-9

Review of the subject-matter and status of the on-going

Canada-United States Air Transport Agreement negotiations, 33:16,26,27

**MacDonald, Mairi S., Vice-Chair, Media and Communications Law Section, Canadian Bar Association**

Bill C-62, subject-matter

Discussion, 20:59-62,66-70

Statement, 20:50-7

Biographical notes, 20:39,58,65-6,71

**Ligne Truro-Sydney, Nouvelle-Écosse—Suite**

Condition, entretien et sécurité—Suite

Règlements et inspections, 5:72,95; 6:63; 8:24,70; 9:42-3; 11:45-6,51,52; 28:22,30,37-8

Dispositions réglementaires, liste, 28:39-40

États-Unis, comparaison, 9:47-8

Responsabilités, 5:29,52-3,85,98,107,148

Relief géographique, implication, 5:130; 6:45

Surhaussement, 9:44-5

Coûts d'exploitation, 5:12-3,116-7; 7:66,129; 8:39; 9:25; 28:28-9

Réduction, 5:18,71,95,156; 9:25-6,28; 11:38

Démarcheting, 5:103,134-6,161; 6:41,43,46,67; 7:84,88; 8:16-7,21,63; 11:43-4

Droits de passage, servitudes, 5:32,90,104-5; 7:144-5; 8:23,38,72; 9:31,41-2; 11:30

Gestion, 7:55

Engagement communautaire, 7:47,53-4,110-1; 8:19

Locale, 5:13,19-20,30; 7:56-7,58,131; 8:18-9,62,65; 28:7-8

Provinciale, hypothèse, 5:83,93-4,101,106,108,111,114-5,170; 6:21,22,37,50; 8:17-8,37,61-2; 9:50-1; 11:10-1,42-3

Ligne principale ou secondaire, 5:9,14-5,28-9,84,132,150; 6:46,70; 8:29,31,44,49,61,69,71; 9:24; 11:36,48-9; 28:13-5

Location, 5:15-6,43-4,72,87; 6:20-1,33,37-8,56,66; 7:143; 8:34,75; 11:30; 28:25,29

Option d'achat, 8:67-8; 9:51

Main-d'oeuvre et emplois, dépendance, 5:118,136; 7:129-30; 8:13-4,28,42

Autres lignes canadiennes, comparaison, 6:63-4

Pertes et licenciements, 5:69,87,97,137,142-3,157-8; 6:23,25,40,41-2,47; 8:26-7,40-1; 9:25,26; 11:8,9; 28:25,27

Syndiquée, vente de la ligne, motivation, 5:18,95,117,127; 6:63; 8:46,56,64-5

Coûts, 5:12-3; 6:60,62,63; 9:18,24

Déplacement, 9:26-7

Discussions patronales, 5:18-9,124-5,127-8,136-7,141-2,148

Formation et recyclage, 5:133-4

Protection, 5:137; 11:44

Rationalisation, 5:145-6

Successeur, obligations, 5:107-9; 8:68,70-1,79; 9:13; 11:16

Maintien et viabilité, 6:61-2; 7:41-2; 8:25,65

CN, responsabilité, 5:74-5,98,121,137-8,143; 6:12,69; 8:49-50,56-7,59-60; 11:8-9,12,17-8,20-1,22; 28:28,30,31

Négation, 5:16,19

Développement économique régional, importance, 5:69-70,72-3,74,77,86,160-1,164-5; 6:9,10,11,16-7,19,25,56,58,60-1;

7:47,72,73,130,146; 8:27,30,31,42,58,66; 28:24,26,27

Étude, 11:17-8

Garanties, besoin, 6:9,12,20,21,25,29-31,32-3,39,53; 7:42,54,56,74-5; 8:15,65,71-2; 9:19,20; 11:44-5; 28:24,29,33-4

Assurance-responsabilité, 11:39,40-1,45

Aucune, 5:46,57,71-2,74,86,89,104,143,149; 6:20; 7:128; 8:6-7,35,37; 11:20,23-4; 28:26,31

Cadre législatif approprié, 11:31,33,34,41-2

Manque, 5:107,108,116,136,146,150

Participation provinciale, 5:53,56-7,107; 9:38-40,48-50; 11:26,36

Contrôle, système, 5:147; 8:74,75-6,80; 11:39,40

Diligence raisonnable, étude, 11:39,45

Droit de préemption, 5:16; 7:73-4,75,132-3,134; 8:17,66; 9:8,12-3; 11:31,42,47

Exploitant, abandon, plan d'urgence, 5:75-6,106; 6:13-4,30-1,33,39-40,55; 8:77-8; 11:10,33-4; 28:29

CN, reprise en main forcée, 5:16,116,89; 7:70-1,74; 8:23,34,66,76-7,78; 9:12-3,20,32,38; 11:23,32-3,34

Court terme, 11:31-2,34

Liste, 6:56-7,64-5



- MacDonald, Manning, Mayor, Sydney, Nova Scotia; Co-Chairman, Save the VIA Rail Committee**  
 Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia  
 Discussion, 8:33-4,36-9,41-6,48-51  
 Statement, 8:29-33
- MacDonnell, Jack, Manager, Internal Sales and Distribution, Stora Forest Industries Limited**  
 Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia  
 Discussion, 6:18-9  
 Statement, 6:9-10
- MacDougall, D.J., Director, Transportation Policy, Department of Transportation and Communications, Government of Nova Scotia**  
 Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia, discussion, 5:75,78,83-6,92; 11:14,19, 24-6
- MacEwen, Doug, Manager, Industry Structure Analysis, Telecommunications Policy Branch, Department of Communications**  
 Bill C-62, subject-matter, discussion, 21:11-2,16,20
- MacKay, Hon. Elmer, Minister of Public Works**  
 Bill C-110  
 Discussion, 37:10,14-28  
 Statement, 37:7-9
- MacKay, Leslie, Past Chairman, P.E.I. Land Use Committee; P.E.I. Potato Marketing Board; P.E.I. Potato Processing Council**  
 Bill C-110  
 Discussion, 37:55  
 Statement, 37:32-4
- MacLauchlan, Harry, President, Island Petroleum Products Limited**  
 Bill C-110  
 Discussion, 37:53-6  
 Statement, 37:47-50
- MacLean, Hon. J. Angus, Former Premier, Prince Edward Island**  
 Bill C-110  
 Discussion, 37:52-3  
 Statement, 37:29-31
- MacLeod, Donald A., Spokesperson, Canadian Offshore Vessels Operators Association**  
 Bill C-33  
 Discussion, 24:12-28  
 Statement, 24:7-12
- MacNeil, Brian R., Town Clerk and Treasurer, Antigonish, Nova Scotia**  
 Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia, discussion, 8:15-8,20-2,25
- MacNeil, Rita, Canadian singer**  
 Reference, 29:17-8
- Macquarrie, Hon. Heath, Senator (Hillsborough)**  
 Bill C-110, 37:24-6,51-2
- Ligne Truro-Sydney, Nouvelle-Écosse—Suite**  
 Maintien et viabilité—*Suite*  
 Garanties, besoin—*Suite*  
 Réseau essentiel, désignation 5:73,74,77,83,146; 6:8,11,16,19, 55-6,58-9,61; 11:36  
 Gouvernement fédéral, responsabilités et obligations, 5:58-9,72, 74-5,78; 6:16,20,58; 7:73,76-7; 8:6,24,30,32,34-5,38,39-40, 51,55-6,79-80; 11:8,9,10,11,12,19-20,42-3; 28:28,30,34-5, 36  
 Intérêt public, 5:9,72,117,121-2,151; 6:19; 8:79-80; 9:48-9; 11:40  
 Marchandises transportées  
 Acheminement, 5:26-7,33,70-1,78-9,129,164; 8:26,31-2  
 Diversification, 6:9,42; 7:58-9,68,115; 8:27,59  
 Rails fabriqués, transport, 6:16,24,27,31; 8:30-1,33-4,42-3; 28:24  
*Voir aussi nom des marchandises individuelles*  
 Passagers, transport, 5:23,34-5,108; 7:124,128; 8:38-9,52-3,54, 73,74; 9:44,45  
 Permis d'exploitation, 5:90; 7:148,149-50; 8:19,22-3; 9:10,11; 11:11-2,15,18,23; 28:8,27,30,34,35  
 Privatisation, 5:79-80,99,170; 6:13,47; 7:88-9,90-1; 8:36-7,48, 49-50; 11:20; 28:25,36  
 Appui, 8:72-3,74,75,77,78; 9:21-3; 11:33  
 Opposition, 5:95; 8:32,56,59,60-1,69  
 Responsabilité, 8:78-9; 9:40  
 Tarifs de fret, influence, 6:39  
 Propriété, 5:151,169; 7:150; 28:8  
 Rentabilité, 5:45-6,117,119; 7:87; 8:50-1,56; 28:28,34,36  
 Abandon, risque, 5:72,76,80; 6:11-2; 9:11; 11:35,47-8; 28:28  
 Calcul, techniques, 5:18; 7:77-9  
 Moyenne, 5:16,17-8,54,109,121-2,126,128,132-3,138-9,168-9; 6:13,14,46,69; 7:52-3,54-5; 8:41,65,67; 9:24; 11:22  
 Sous-financée, 5:71,92  
 Services  
 Abandon, 8:52,53-4,57-8,63,75  
 Fret, horaires, non respect, effets, 5:119-21,125; 6:42-3  
 Statu quo, 7:116; 11:27; 28:22  
 Structure tarifaire, 7:65,138-9; 8:54-5; 9:8  
 Subventions  
 Autres lignes, comparaison, 5:64-7  
 Loi sur les taux de transport de marchandises dans les provinces maritimes, application, 5:17,21,66-7,115  
 Exclusion, 6:57,60-1  
 Routes et camionnage, comparaison, 5:60-2  
 Terres et réserves indiennes, traverse, 8:26; 9:6,52-3; 28:13  
 Trafic, densité, 5:88,96; 7:64-5,68,87,109,114-5,122-3,128,131, 136,137,142-3; 8:13,58,67,73-4; 9:15-6; 28:31  
 Accroissement, 5:80-1,105-6,113; 6:10  
 Baisse, prévisions, 5:70,80; 11:46-7  
 Perte, protection, besoin, 6:56,64  
 Récupération, étude, 6:48-9  
 Vente, 28:35-6  
 Alternatives, besoin, 5:168-9  
 Annonce publicitaire, 5:8; 28:5  
 Appui, 6:53,60,61-2  
 Consentement provincial et/ou fédéral, 5:15,34,72,86,89,90-1; 8:38-9; 9:21,30,31; 11:14-6,23,27-8,36-7,43; 28:12  
 Discussion, aucune, 5:83,104,107-8  
 Effets, 7:41,42-3  
 Garanties  
*Voir plus haut sous*  
 Maintien et viabilité  
 Informations confidentielles, 5:118,120,121,126  
 Interruption, demande, 5:151; 8:65  
 Modalités, importance, 8:10-1

**MacRae, A.J., Legislative Representative, United Transportation Union**  
 Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia, discussion, 5:135-6,140,142-3

#### **Manitoba**

Bill C-62, subject-matter  
 Letter from Glen Findlay, Minister responsible for telecommunications, to Lawrence Canon, Minister of Communications of Quebec, quotations, 12:28-30  
 Position, 13:5-22; 27:14  
 Recommendations, 13:8-12,17

#### **Marine Atlantic Inc.**

Management, evaluation, 8:27,35  
 Railways, abandonment, concerns, 5:135,151; 6:50-1

#### **Marine insurance**

Legislative provisions, 31:51-2  
 Tankers, 34:14-5,16-7; 35:38

#### **Marine spills**

Arctic waters, pollution prevention, protocol, 35:37-8  
*Arrow*, grounding, 34:18,20  
*Exxon Valdez*, grounding, 34:6,8,34-5; 35:34,37  
 Clean-up, responsibility, 35:23-4,25  
 International cooperation on preparedness and response, 34:24; 35:13,21  
*Kurdistan*, grounding, 35:31  
 Marine insurance, 34:14-5,16-7; 35:38  
*Nestucca*, grounding, 34:6; 35:24  
 Penalties, fines and sanctions, deterrent, 34:9,17,20-1,29; 35:12-3,21,22-3,29,38  
 Relative to risks, 35:27,36  
 Tonnage limit, 35:26-7  
 Response system, prevention and safety  
 Advisory councils  
 Establishing, 34:26-7,32-4  
 Need, 34:25  
 Role, 35:11  
 Aerial surveillance, 34:10; 35:9,36,37  
 Canadian Coast Guard, role, 34:10,13,32; 35:8,29,37  
 Private sector, partnership, 35:9  
 Standards, application, 34:24  
 Traffic, control, 34:12,24  
 Clean up, efficiency and responsibility, 34:8,15-6  
 Civil liability, 34:14  
 Native communities, involvement, 35:23-5  
 Norwegian ships, 34:16  
 Polluter-pay principle, 35:10  
 Volunteers, role, 34:24  
 Costs and fees  
 Aerial surveillance, 35:36  
 Compensation, payment, 34:24  
 Improvements needed, implementation, 35:20-2,23  
 Single hulled vessels, levy, 34:20-1; 35:22-3  
 Tonnage capacity, limit, 35:26-7,36  
 Double-hulls, requirement  
*See under*  
 Shipping - Tankers  
 Fairness and equity provision, 35:10-1  
 Great Lakes, 34:10; 35:9,26,27-8  
 Impact, human and environmental assessment, 35:11-2,23-5,29  
 Impairment evaluation process, 35:36-7

#### **Ligne Truro-Sydney, Nouvelle-Écosse—Suite**

Vente—*Suite*  
 Obstacle juridique  
*Voir plus haut sous*  
 Assujettissement juridique et constitutionnel  
 Opposition, 5:102,121-2,131-2; 11:11,33; 28:23-4,25  
 Prix, 5:21-2,102-3,106,109,153; 6:57,64,65; 7:86,87,143; 9:10; 11:39  
 Procédure réglementaire, 5:8,85; 8:6; 9:10-1; 11:23; 28:7-8,34  
 Profit réinvesti, 5:33-4; 9:51,52; 11:25  
 Public, préoccupations, 6:43-4,47-8

#### **Lind, Philip B., vice-président, Rogers Communications Inc.**

Projet de loi C-62, teneur  
 Discussion, 14:78,81-4,87,91-3,95  
 Exposé, 14:75-6

#### **Loi constitutionnelle de 1867**

Discussion  
 Annexes, 9:34; 28:9-10  
 Art. 91 - Autorité législative du parlement du Canada, 9:36; 10:22-3  
 Art. 92 - Sujets soumis au contrôle exclusif de la législation provinciale, 5:95,98-100,145,149; 9:33-4; 28:32-3  
 Art. 108 - Transfert des propriétés énumérées dans l'annexe, 9:34; 28:9,10  
 Art. 145 - Chemin de fer intercolonial, 5:28,89,91; 9:34; 28:9-10, 12

#### **Loi constitutionnelle de 1982**

Discussion  
 Art. 36 - Péréquation et inégalités régionales, 5:75,86-7  
 Art. 52(2) - Constitution du Canada, 28:9

#### **Loi de 1987 sur les transports nationaux**

*Voir*  
 Transports nationaux, Loi de 1987

#### **Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses**

*Voir*  
 Projet de loi C-45

#### **Loi modifiant l'Acte pour pourvoir à la nomination d'un gardien de port pour le Havre de Québec et modifiant l'Acte à l'effet d'amender et refondre les actes concernant l'emploi de gardien de port pour le Havre de Montréal, et portant validation de certains honoraires, droits et frais**

*Voir*  
 Projet de loi C-14

#### **Loi modifiant la Loi relative aux cessions d'aéroports**

*Voir*  
 Projet de loi S-11

#### **Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et la Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique**

*Voir*  
 Projet de loi C-5

#### **Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et une autre loi en conséquence**

*Voir*  
 Projet de loi C-121

**Marine spills—Cont'd**

Response system, prevention and safety—*Cont'd*  
Inspections

*See under*

Shipping - Tankers

Marine traffic, control, 34:9-10,12

British Columbia, reforms, 34:26

Escort ships, engaged, 34:14

Exclusion zone, recognition, 34:14,24

Pilots, increase, 34:14,17

Public involvement

Consultation process, 35:9

Need, 34:25,26

Regions, efficiency, 34:18-9

Response agencies and capability, 34:25-6; 35:8,22,31,38

Environment Department, 34:7; 35:11-2,29,30-1

Equipment and training, 34:10

Management and skills, 35:29-30

National oil spill centre, 34:8

Partnership, 35:8,10,24-5

Private sector, implementation, 35:21

*See also above*

Canadian Coast Guard

Risk

Analysis study, 35:25-7,28,36

Great risks, regions, 34:18-9,21,24; 35:27

Time, 35:27,31-2

Safety

Canadian standards, meeting, 35:28

Public oversight, guarantee, 34:25-6,27

Selvage, international convention of 1989, 35:13,21

**Marine transportation**

*See*

Shipping

**Marino, John, Chairman, Huron Transportation Group Inc.**

Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and  
Sydney, Nova Scotia

Discussion, 7:127-9,131,134-5,137-8,140,143-7

*Shortline and Regional Railroads Opportunities for Regional*

*Development*, on behalf of the Nova Scotia Railway (Appendix  
TC-10), 7:6,125; 7A:303-25

Statement, 7:122-4

**Maritime Freight Rates Act (MFRA)**

Discussion, railways, subsidies, application, 5:17,21,66-7,115;  
6:57,60-1

**Martin, Hon. Shirley, Minister of State (Transport)**

Bill C-5

Discussion, 10:10-1,13-8,20-2,24,26

Statement, 10:6-10

Bill C-15

Discussion, 4:9-15,17-25

Statement, 4:7-9

Bill C-45

Discussion, 26:33-6,40

Statement, 26:31-3

**Matheson, Rand, consultant**

Report commissioned by the Committee on the proposed sale by  
CN of the former Intercolonial Railway line between Truro and  
Sydney, Nova Scotia

References, 5:89-91; 9:20-1; 11:14,15,37

Tabled (Exhibit TC-22), 6:5,52

**Loi modifiant la Loi sur le droit d'auteur**

*Voir*

Projet de loi C-88

**Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer (subventions pour le grain et la farine)**

*Voir*

Projet de loi C-11

**Loi nationale concernant les transports**

*Voir*

Transports nationaux, Loi de 1987

**Loi relative aux cessions d'aéroports**

*Voir*

Projet de loi C-15

**Loi sur l'immigration**

*Voir*

Immigration, Loi

**Loi sur l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland**

*Voir*

Projet de loi C-110

**Loi sur la marine marchande du Canada**

*Voir*

Marine marchande du Canada, Loi

**Loi sur la sécurité automobile**

*Voir*

Projet de loi S-8

**Loi sur le cabotage**

*Voir*

Projet de loi C-33

**Loi sur le transport du grain de l'Ouest**

*Voir*

Transport du grain de l'Ouest, Loi

**Loi sur les chemins de fer**

*Voir*

Chemins de fer, Loi

**Loi sur les télécommunications**

*Voir*

Projet de loi C-62

**Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses**

*Voir*

Projet de loi C-45

**Lorraine, Edward, député (Colchester North), critique des transports et des communications, Caucus libéral de la Nouvelle-Écosse**

Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale

reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse

Discussion, 5:109-115

Exposé, 5:102-8

Mémoire (pièce TC-5), 5:108,113; 6:5,52

Témoignage, référence, 5:153

**Lowry, Don, président et chef de la direction, Alberta Government**

Telephones; Stentor politiques publiques Télécom Inc.

Projet de loi C-62, teneur, discussion, 19:80,82,85-6,91,94-6,103



**May, Jim, Chief, Immigration and Visitor Program, Department of Employment and Immigration**  
 Bill C-33, discussion, 24:28-36

**Mazowita, Grant, Director, Legislation and Compliance, Department of Transport**  
 Bill C-5, discussion, 10:10,12-3,15-20,23

**McCaffrey, Larry, Managing Director, Anacostia and Pacific Company Inc.**  
 Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia  
 Discussion, 7:128-33,135,137,140-50  
 Statement, 7:112-6  
 Testimony on behalf of Anacostia and Pacific Company Inc., February 13, 1992 (Appendix TC-8), 7:5,125; 7A:240-262

**McElman, Clyde, Director, Rail Policy and Programs Branch, Department of Transport**  
 Bill C-11  
 Discussion, 2:12-4,16-7  
 Statement, 2:10-1

**McKnight, D.A., Peat Marwick Stevenson & Kellogg**  
 Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia, discussion, 11:29-48

**McLeod, Malcolm E., Patent and Trademark Institute of Canada**  
 Bill C-88, letter to Adam Ostry, 31:6,10

**McManus, Jerome R., Manager, Network & Telecommunications Development, Technology Planning & Development, Royal Bank of Canada**  
 Bill C-62, subject-matter, discussion, 20:37-8

**McNab, Elizabeth, Legal Counsel, Department of Transport**  
 Bill C-5, discussion, 10:14,16,22-3

**Meldrum, John, Vice-President and Corporate Counsel, SaskTel**  
 Bill C-62, subject-matter  
 Discussion, 16:20-5,32-5,37  
 Statement, 16:12-9

**MFRA**  
*See*  
 Maritime Freight Rates Act

**Michaud, Claude, Vice-President and Director, Scotia McLeod Inc.**  
 Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia, discussion, 5:20

**Migie, Howie, Director General, Priorities and Strategies Directorate, Grains and Oilseeds Branch, Department of Agriculture**  
 Bill C-11, discussion, 2:14-22

**Miller, George, President, Canadian Lake Carriers Association; Canadian Lake Bulk Carriers**  
 Bill C-33, discussion, 25:52-4

**Moffat, Maureen, Chief, Preparedness, Environmental Emergencies Branch, Department of the Environment**  
 Bill C-121  
 Discussion, 35:25,30-1  
 Statement, 35:11-3  
 Biographical notes, 35:11

**LTGO**  
*Voir*  
 Transport du grain de l'Ouest, Loi

**Maavara, Gary, vice-président, Affaires publiques et sports, Réseau de télévision CTV Ltée**  
 Projet de loi C-88  
 Discussion, 31:17-8,20,24-7,29-32; 32:24-7  
 Exposé, 31:15-7

**MacDonald, honorable Finlay, sénateur (Halifax), président du Comité (fascicules 1-11)**  
 Budget, 8:8-10; 9:53; 11:58; 31:54-5  
 Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse, 5:13,48,90-1,132, 154-5,168; 6:6,20,29-30,48,52,59,66; 7:72,75,86; 8:60,70; 9:50-1  
 Calendrier des travaux et témoins, 11:49-51,54-5,57  
 Chemins de fer, réseaux secondaires, 5:53,58,138,156; 6:55,62; 7:35,36,37,38,81; 8:71  
 Chemins de fer nationaux du Canada, 5:74-5,91,129,135,142, 167-8; 7:78-9; 11:20-1,22,34-5  
 Ligne Truro-Sydney, 5:54,92,93-4,112-3,143; 6:43,67-9; 8:6, 57,66; 11:17,21,48-9  
 Acheteurs éventuels, 5:21,44,153-4; 6:15,25,31,36; 7:135; 11:16,19  
 Assujettissement, 5:30,56,74-5,84,90-1,93-4,112-3; 6:58; 7:70,77; 8:24,71; 11:15-6,22  
 Condition, inspection et sécurité, 5:23; 6:63; 7:136; 11:45-6  
 Garanties, 5:46,86; 6:20,25,32,56,58; 7:74; 8:6-7,67-8; 11:23-4,25-6,30-2,34,45  
 Permis d'exploitation, 7:148,149-5; 8:19; 9:10-1; 11:12,15,47  
 Vente, 5:19,54,102; 6:29,66; 7:60; 8:6,12; 9:9-10; 11:27-8  
 Office national des transports, 5:39,52,85; 6:29; 7:80; 8:70  
 Peat Marwick Stevenson & Kellogg, 6:49-50,52; 11:29-30  
 Procédure, 5:3,7-8,10-1,19-20,22,25,31,35,39,42-3,48,50,57-8, 60,63-4,67-8,90-1,94,102,113-6,131,136-7,141-4,153, 159-60,165; 6:7-8,11,20-2,29-31,41,46-7,52-3,71; 7:7,8-11, 14,29,36,41,44,46,58,62-3,92,111,112,116,122,124-5,127, 129,130-1,132,133,134,139,142,146,150; 8:11,25,52,53,58, 62,64,72,80; 9:6-7,11-2,19,21,23-4,30,40,54; 11:7-8,11,13, 14,18,28-9,36,37,38,41  
 Examen de la question et la situation des négociations en cours concernant l'entente Canada-États-Unis sur le transport aérien, 33:16,26,27  
 Projet de loi C-5, 10:6,10,15-26  
 Projet de loi C-11, 2:9-12,15,18-25  
 Projet de loi C-14, 1:10,15-7  
 Projet de loi C-15, 3:6,15-6,28-30; 4:29,36,38-9  
 Aéroports, 3:7,10,13-7,22,27,39,44; 4:16,22  
 Comité, membres, procédure, 3:44,46-8,54; 4:7,25,32-3  
 Procédure, 2:9-10; 3:6,12-4,23-6,28-9,32,39,41,43-4,47-8,54; 4:7,9,16-9,21-5,31-2,34,36-9  
 Projet de loi C-62, 36:15-8  
 Projet de loi C-62, teneur  
 Étude préalable, 13:44  
 Procédure, 12:65  
 Télécommunications  
 Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes, 12:79  
 Entreprises canadiennes, 12:92  
 Gouvernement fédéral, 13:19  
 Licences, 12:30-1,33,86-8; 13:14-5,44-5  
 Sociétés, 13:19-20  
 Témoins, 13:23  
 Projet de loi C-83, 31:50,52

- Molgat, Daniel, Chief Air Negotiator, Department of External Affairs and International Trade**  
Biographical notes, 33:16-7  
Review of the subject-matter and status of the on-going Canada-United States Air Transport Agreement negotiations  
Discussion, 33:17-37  
Statement, 33:5-16
- Molgat, Hon. Gildas L., Senator (Ste. Rose)**  
Bill C-15, 3:39-40,46,48-9; 4:19-22,25-30,36-7,38-9  
Bill C-33, 26:21  
Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia, 5:42,43,47,58-60,64,66
- Moncton, New Brunswick**  
Railways, policies, effects, 5:28,96,120,125,128-30
- Monty, Jean, Chairman of the Board and Chief Executive Officer, Bell Canada; Stentor Telecom Policy Inc.**  
Bill C-62, subject-matter, discussion, 19:72-4,80-93,95-6,99-101
- Moorehead, Thomas J., Vice-President and General Manager, Cancom/Satlink Business Services, Canadian Satellite Communications Inc.**  
Bill C-62, subject-matter, discussion, 15:13-5,17,20-2
- Morrison, John, Co-Chairman, CN Rail Task Force, Cape Breton Industrial Board of Trade**  
Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia  
Discussion, 6:43-52  
Statement, 6:41-3
- Morrison, Keith, International Representative, International Brotherhood of Electrical Workers**  
Bill C-62, subject-matter  
Discussion, 17:55-61  
Statement, 17:51-4  
Biographical notes, 17:59
- Motor Vehicle Safety Act**  
*See*  
Bill S-8
- Motor vehicles and motor vehicle equipment**  
Cars  
Pollutants, emission, stabilization, 5:91-2  
Transportation, itinerary, 5:26-7  
Imports, safety and emissions standards, requirements, 30:6-7
- Moyer, Janice M., President and Chief Executive Officer, Information Technology Association of Canada**  
Bill C-62, subject-matter  
Discussion, 14:34-5,37-9,45-6,49-50  
Statement, 14:30-4
- MTS**  
*See under*  
Telecommunications
- MT&T**  
*See under*  
Telecommunications
- MuchMusic Network**  
Copyrights, 29:10,18; 32:13,16
- MacDonald, honorable Finlay, sénateur (Halifax), président du Comité (fascicules 1-11)—*Suite***  
Projet de loi C-88, 29:18,19-22; 31:25,28,30-1,41-2,44,45  
Projet de loi C-121, 35:7-8,29,31  
Projet de loi S-8, 30:8  
Séance d'organisation, 2:8-9
- MacDonald, Mairi S., vice-présidente, Media and Communications Law Section, Association du Barreau canadien**  
Notes biographiques, 20:39,58,65-6,71  
Projet de loi C-62, teneur  
Discussion, 20:59-62,66-70  
Exposé, 20:50-7
- MacDonald, Manning, maire, Sydney, Nouvelle-Écosse; coprésident, Save the VIA Rail Committee**  
Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse  
Discussion, 8:33-4,36-9,41-6,48-51  
Exposé, 8:29-33
- MacDonnell, Jack, administrateur, Ventes et distribution, Stora Forest Industries Limited**  
Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse  
Discussion, 6:18-9  
Exposé, 6:9-10
- MacDougall, D.J., directeur, Politique sur les transports, ministère des Transports et des Communications, gouvernement de la Nouvelle-Écosse**  
Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse, discussion, 5:75,78, 83-6,92; 11:14,19,24-6
- MacEwen, Doug, gestionnaire, analyse de la structure de l'industrie, Politique des télécommunications, ministère des Communications**  
Projet de loi C-62, teneur, discussion, 21:11-2,16,20
- MacKay, honorable Elmer, ministre des Travaux publics**  
Projet de loi C-110  
Discussion, 37:10,14-28  
Exposé, 37:7-10
- MacKay, Leslie, ancien président, P.E.I. Land Use Committee; P.E.I. Potato Marketing Board; P.E.I. Potato Processing Council**  
Projet de loi C-110  
Discussion, 37:55  
Exposé, 37:32-4
- MacLauchlan, Harry, président, Island Petroleum Products Limited**  
Projet de loi C-110  
Discussion, 37:53-6  
Exposé, 37:47-50
- MacLean, honorable J. Angus, ancien premier ministre, Île-du-Prince-Édouard**  
Projet de loi C-110  
Discussion, 37:52-3  
Exposé, 37:29-31
- MacLeod, Donald A., porte-parole, Canadian Offshore Vessels Operators Association**  
Projet de loi C-33  
Discussion, 24:12-28  
Exposé, 24:7-12

Mulroney, The Rt. Hon. Brian, Prime Minister of Canada  
Telegram in 1984 as Leader of the Opposition to  
Telecommunications Workers Union, quotation, 16:74-5

Murray, S.A., Consulting Inc.  
Bill C-62, appearance before Committee, possibility, 35:55

Musical works  
*See under*  
Copyrights

## NAFTA

*See*  
North American Free Trade Agreement

National Automobile, Aerospace and Agricultural Implement Workers  
Union of Canada (CAW-Canada)  
Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and  
Sydney, Nova Scotia  
Background information, 5:144  
Letter from S.A. Horodyski, National Representative of the  
Union to the Hon. Jean Corbeil, Minister of Transport (Exhibit  
TC-9), 6:5,52  
Position, 5:145-160  
Submission (Exhibit TC-8), 5:152-3; 6:5,52

National Telecommunications Powers and Procedures Act  
References, 12:51; 35:39

## National Transportation Act, 1987 (NTA)

Constitution Act, comparison, 5:29  
Discussion, 5:36,39,45,50-1,55-6,72-3,76,84,136,160; 6:12,60,  
65,67,69-70; 9:38-9; 11:36  
Section 3(d) - National Transportation Policy, 5:106-7; 28:34-5  
Section 8(3) - Powers of Vice-Presidents, 6:57  
Section 157 - Railway Lines, Interpretation, 28:15  
Section 158 - Conveyance of Railway Lines Without  
Abandonment, 5:37,40-1,43,51,87; 7:67,70-1; 9:33,36-7;  
11:37,47-8; 28:14  
Section 159 - Applications for Abandonment of Operation of  
Railway Lines, 8:71  
Section 165 - Abandonment, 7:76  
Section 166 - Public interest, 28:15  
Section 167 - Matters considered, 5:41  
Section 178 - Subsidies for Operation of Branch Lines, 9:33;  
28:14-5  
Section 179 - Adjustment, 9:33  
Generosity, 7:71-2  
Review, 5:48-50,57-8,74; 7:72; 8:45,69-70  
Provinces, participation, 5:56; 9:38-40,48-50; 11:26,43  
Scope, governmental direction, 5:150-1,155-6

## National Transportation Agency (NTA)

Airline alliances, decision, impact, 33:17-8  
Coasting trade, role, 22:18; 24:10-1,12-4,22,23-4,27-8; 25:23-4  
Registry, 26:16-20  
Constitution, 5:36,50  
Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and  
Sydney, Nova Scotia, *Creation of Short Line or Regional Railways  
by Conveyance of Rail Lines from National Carriers to Any Other  
Company*, submission (Exhibit TC-2), 5:40,44-5; 6:5,52  
Railways, conveyance, role and powers, 5:9,36-9,40-4,49,51-2,63,  
72,73,76,85,116,138,139; 6:50,57,65,70; 7:76-7,80,106,111,  
148,149; 8:59; 9:32-3; 28:7-8  
Policies, 5:48; 9:48-9; 11:21

MacNeil, Brian R., greffier et trésorier, Antigonish, Nouvelle-Écosse  
Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale  
reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse, discussion, 8:15-8,  
20-2,25

MacNeil, Rita, chanteuse canadienne  
Référence, 29:17-8

Macquarrie, honorable Heath, sénateur (Hillsborough)  
Projet de loi C-110, 37:24-6,51-2

MacRae, A.J., représentant législatif, Travailleurs unis des transports  
Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale  
reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse, discussion, 5:135-6,  
140,142-3

## Manitoba

Projet de loi C-62, teneur  
Lettre de M. Glen Findlay, ministre responsable des  
télécommunications à M. Lawrence Canon, ministre des  
Communications du Québec, citations, 12:28-30  
Position, 13:5-22; 27:14  
Recommandations, 13:8-12,17

## Marchandises dangereuses

*Voir*  
Produits dangereux

## Marine Atlantic Inc.

Chemins de fer, abandon, craintes, 5:135,151; 6:50-1  
Gestion, évaluation, 8:27,35

## Marine marchande

*Voir*  
Transports maritimes

## Marine marchande du Canada, Loi

Navire canadien, définition, 24:12,26; 25:16  
Partie 10 - Cabotage au Canada, 22:11,18,21

## Marino, John, président, Huron Transportation Group Inc.

Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale  
reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse  
*Chemins de fer locaux et régionaux, possibilités de développement  
régional*, présentation au nom de Nova Scotia Railway (annexe  
TC-10), 7:6,125; 7A:326-39  
Discussion, 7:127-9,131,134-5,137-8,140,143-7  
Exposé, 7:122-4

## Marins

Chômage, taux, 25:18,25-6,53,58  
Représentation syndicale, 25:21,55-6

## Martin, honorable Shirley, ministre d'État (Transports)

Projet de loi C-5  
Discussion, 10:10-1,13-8,20-2,24,26  
Exposé, 10:6-10  
Projet de loi C-15  
Discussion, 4:9-15,17-25  
Exposé, 4:7-9  
Projet de loi C-45  
Discussion, 26:33-6,40  
Exposé, 26:31-3



- Native peoples**  
*See*  
 Aboriginal peoples
- NDP**  
*See*  
 New Democratic Party of Nova Scotia
- Nelson, Paul W., President and Chief Executive Officer, Gemini Group, Automated Distribution Systems Inc.**  
 Bill C-62, subject-matter  
 Discussion, 18:9-27  
 Letter to Chairman of the Committee, references, quotations, 14:69-70,73,78,116-7; 18:11,14,18-9,21  
 Statement, 18:6-9  
 Testimony, reference, 27:10
- Nestucca**  
*See under*  
 Marine spills
- New Brunswick**  
 Atlantic expressway, 5:82-3  
 Railways, history, 5:89,152  
*See also*  
 Moncton, New Brunswick  
 Northumberland Strait bridge, construction
- New Democratic Party of Nova Scotia**  
 Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia, position, 5:95-101
- Newfoundland**  
 Railways, 5:26-7,70,72,109,120,150  
 Abandonment, 5:11,100,128,132,137,148,167; 6:19,42,59  
 Passenger service, 5:131  
 History, 6:57  
 Trucking, 6:45
- Newfoundland Act**  
 Section 32, 28:9-12
- Nicol, Frank, President, Shipping Federation of Canada**  
 Bill C-33  
 Discussion, 25:7-15  
 Statement, 25:6-7
- 1984**  
 Orwell, George, 13:26
- North American Free Trade Agreement (NAFTA)**  
 Intellectual property, 32:20  
*See also*  
 Telecommunications - Industry
- Northumberland Strait bridge, construction**  
 Accident, traffic flow and emergencies, control, 37:14,31,34  
 Alternatives, 37:30,41-2  
 Canso causeway, comparison, 37:29,45  
 Causeway, former, 1960's, comparison  
 Cost estimates, 37:35-6,38  
 Engineer ego factor, 37:36-7,52-3  
 Federal-provincial governments, involvement, 37:37-8  
 Climatic conditions, concerns, 37:25,30,38,39  
 Distance and dimensions, 37:11-2,13-4
- Matheon, Rand, consultant**  
 Rapport commandé par le Comité sur le projet de vente par le CN de l'ancienne ligne ferroviaire intercoloniale entre Truro et Sydney, Nouvelle-Écosse  
 Déposé (pièce TC-22), 6:5,52  
 Références, 5:89-91; 9:20-1; 11:14,15,37
- Matières dangereuses**  
*Voir*  
 Produits dangereux
- May, Jim, chef, Programme pour les immigrants et les visiteurs, ministère de l'Emploi et de l'Immigration**  
 Projet de loi C-33, discussion, 24:28-36
- Mazowita, Grant, directeur, Législation et application des règlements, ministère des Transports**  
 Projet de loi C-5, discussion, 10:10,12-3,15-20,23
- McCaffrey, Larry, directeur, Anacostia and Pacific Company Inc.**  
 Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse  
 Discussion, 7:128-33,135,137,140-50  
 Exposé, 7:112-6  
 Témoignage au nom de l'Anacostia and Pacific Company Inc., le 13 février 1992 (annexe TC-8), 7:5,125; 7A:263-83
- McElman, Clyde, directeur, Politiques et programmes ferroviaires, ministère des Transports**  
 Projet de loi C-11  
 Discussion, 2:12-4,16-7  
 Exposé, 2:10-1
- McKnight, D.A., Peat Marwick Stevenson & Kellogg**  
 Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse, discussion, 11:29-48
- McLeod, Malcolm E., Institut canadien des brevets et marques**  
 Projet de loi C-88, lettre adressée à Adam Ostry, 31:6,10
- McManus, Jerome R., directeur, Expansion du réseau et des télécommunications, Planification et développement de la technologie, Banque Royale du Canada**  
 Projet de loi C-62, teneur, discussion, 20:37-8
- McNab, Elizabeth, conseiller juridique, ministère des Transports**  
 Projet de loi C-5, discussion, 10:14,16,22-3
- Meldrum, John, vice-président et avocat-conseil, SaskTel**  
 Projet de loi C-62, teneur  
 Discussion, 16:20-5,32-5,37  
 Exposé, 16:12-9
- Michaud, Claude, vice-président et directeur, Scotia McLeod Inc.**  
 Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse, discussion, 5:20
- Migie, Howie, directeur général, Directions des priorités et des stratégies, Direction générale des céréales et des oléagineux, ministère de l'Agriculture**  
 Projet de loi C-11, discussion, 2:14-22
- 1984**  
 Orwell, George, 13:26

**Northumberland Strait bridge, construction—Cont'd**

- Environmental assessment, 37:8-9,42,52
  - Connecting thread, 37:35
  - Costs, 37:23-4,25
  - Developer assessment, 37:8,17,24,25-6,33
  - Ice, flow and ice-out, 37:13,16,17,26,33
  - Minister, discretion power, 37:26-7,28
  - Tribunal, conformity, 37:8,9,10,17
- Ferry, alternatives, comparison, 37:46,47
  - Double outlay, risk, 37:10-1
  - Farmers, importance, 37:32-3,55
  - Flexibility, 37:30
  - Maintenance and costs, 37:9,10,18,24,33-4,38,39-40,42
  - Replacement and improvements, 37:50-1,55-6
  - Time period, 37:48-9
- Finances and financial provisions
  - Costs, 37:8,18,21,33
  - Guarantees, 37:9,19-20,56,57
  - Interest, 37:31,47
  - Subsidy, 37:9,21-2,43,56
  - Tolls or free rights, 37:9,18-9,22
- Ice committee, 37:16-7
- Impact, predictions, 37:8,9-10,25,40,44-5,45-6,47-8
  - Prince Edward Island, 37:46-7,49,51,53-4
- Jobs, creation or loss, 37:8,15,31,38,45
- Location, 37:11
- Other bridges, comparison, 37:10,24,52
- Period, 37:10,30,33
- Piers, structure, 37:12-3
  - Protection, 37:23
- Support and opposition, 37:7-8,26,29,47
  - Lobbyists, biased interest, 37:53
  - Prince Edward Island, 37:14-5,17-8,30,39,44-5,49-50,51,54-5,56-7
- Tunnel, comparison, 37:15-6,29,57-8
- Utility corridor, possibilities, 37:22-3

**Northumberland Strait Crossing Act**

- See
- Bill C-110

**Northwest Cruise Ship Association (United States)**

- Bill C-33, position, 23:7-14

**Nova Scotia**

- Atlantic expressway, 5:82-3
- Bill C-62, subject-matter
  - Brief, 16:38,43,51-3
  - Position, 16:38-54; 27:20-1
  - Recommendations, 16:39-43,47,52-3
- Cabot Energy project, coking plant, 6:35; 8:74,77
- Canadian National Railway, relationship, 11:25-6
- Double-stack container service, agreement, 5:33-4,73,115
- Coal, transportation, 5:80-1,88,105; 6:34-8; 8:52,55
- Gypsum
  - Plant, location, 5:140-1
  - Transportation, 5:134-6
- Highways
  - Costs and subsidies, 5:96-7,106; 8:39
  - Improvement, 5:13,77-8,81-2,88,97,110-1,112; 6:44-5
  - Railway, balance, need, 6:9,24; 7:122; 8:56,59; 9:8
- Trucking
  - Accidents, dangers and safety, 5:91-3,106,111-2; 6:42,45; 8:11,13,27-8
  - Costs, 5:162; 6:17-8,24,38
  - Damages, 5:83,105,110; 8:14-5,23-4,47-8,58-9; 9:8

Miller, George, président, Association canadienne des armateurs des Grands Lacs; Canadian Lake Bulk Carriers  
Projet de loi C-33, discussion, 25:52-4

Moffat, Maureen, chef, Planification en cas de déversement, Direction des urgences environnementales, ministère de l'Environnement  
Notes biographiques, 35:11  
Projet de loi C-121  
Discussion, 35:25,30-1  
Exposé, 35:11-3

Molgat, Daniel, négociateur en chef des Accords aériens, ministère des Affaires extérieures et du Commerce extérieur  
Examen de la question et la situation des négociations en cours concernant l'entente Canada-États-Unis sur le transport aérien  
Discussion, 33:17-37  
Exposé, 33:5-16  
Notes biographiques, 33:16-7

Molgat, honorable Gildas L., sénateur (Ste-Rose)  
Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse, 5:42,43,47,58-60, 64,66  
Projet de loi C-15, 3:39-40,46,48-9; 4:19-22,25-30,36-7,38-9  
Projet de loi C-33, 26:21

Moncton, Nouveau-Brunswick  
Chemins de fer, politiques, effets, 5:28,96,120,125,128-30

Monty, Jean, président du conseil et chef de la direction, Bell Canada; Stentor politiques publiques Télécom Inc.  
Projet de loi C-62, teneur, discussion, 19:72-4,80-93,95-6,99-101

Moorehead, Thomas J., vice-président et directeur général, Cancom/Satlink Business Services, Canadian Satellite Communications Inc.  
Projet de loi C-62, teneur, discussion, 15:13-5,17,20-2

Morrison, John, coprésident, CN Rail Task Force, Cape Breton Industrial Board of Trade  
Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse  
Discussion, 6:43-52  
Exposé, 6:41-3

Morrison, Keith, représentant international, Fraternité internationale des ouvriers en électricité  
Notes biographiques, 17:59  
Projet de loi C-62, teneur  
Discussion, 17:55-61  
Exposé, 17:51-4

Moyer, Janice M., présidente et directrice générale, Association canadienne de la technologie de l'information  
Projet de loi C-62, teneur  
Discussion, 14:34-5,37-9,45-6,49-50  
Exposé, 14:30-4

MTS  
Voir sous  
Télécommunications

MT&T  
Voir sous  
Télécommunications

**Nova Scotia—Cont'd****Highways—Cont'd****Trucking—Cont'd**

Integration, 5:29-30,49,77,82

**Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia**

Brief, reference, 8:32

Position, 5:67-89,91-4; 8:38; 11:8-20,24-7; 28:23-4,26-8,34-5

Investment, 6:161; 9:19-20

Jobs, distribution, 6:41

**Railways****Abandonment or sale**

List, 5:28,70,100,132-3

Lost, percentage, 5:70,76,96; 11:10

Operating licence, 5:90; 7:148,149-50; 8:19,22-3; 9:10,11; 11:11-2,15,18,23; 28:8,27,30,34

Operator, provincial incorporation, 5:30,72,84-5; 6:22; 7:59,77,79-80; 9:38; 11:16,23,43; 28:8

Provincial consent and commitment, 5:34,89,90-1; 8:38-9; 9:21,30,31; 11:8-9,14-6,27-8,36-7,42-3; 28:12

Refusal, first right, 5:16; 7:73-4,75,132-3,134; 8:17,66; 9:8,12-3; 11:31,42,47

Accident, liability insurance, 11:40-1

Acquisition and provincial management, hypothesis, 5:93-4,101,106,111,114-5,170; 6:62-3; 8:17-8,37,61-2

Lease, 5:87,108; 6:37-8; 9:50-1

Negative, 5:83; 11:10-1

Canso causeway, 5:151; 6:16,45-6; 8:74; 37:29,45,54

Joint ownership, 5:23-4,32,71,83-4,90; 9:30-2; 11:41

Grand Narrows bridge, 5:23,71,72; 6:16,27; 8:44

Historical background, 5:69-70,96,103,152; 6:46; 9:19

Industries, dependence, 5:69,113-4,143,146-7; 6:42,55; 8:52,73-4,77; 11:8,20; 28:26-7

DEVCO, 5:105; 6:32,39,40

Stora Forest Industries Limited, 6:8-9,10-1,14-5,22-3,39,40;

SYSCO, 6:30,39,40

Jurisdiction and constitutionality, 5:107; 6:20

Deed, 5:72,86-7,89-90; 11:9,13-4,20,22,24-5,26-7; 28:11

Intercolonial Railway, historical background, 5:103-4,112-3,149-50; 6:58,62-3; 8:23; 9:33-8; 28:9-12

Labour force, successor rights, precedent setting, 5:107-9

**Legislation**

Lack, 5:107,108,136,146,150

Modification, 5:56,85,94,95; 7:59-60; 9:38-40,48-9,50,51-2; 11:26,33,34,41

Outdated, 5:56; 7:149,150; 8:19,23,24; 11:31

National transportation policies, influence, 5:29,97,106-7; 8:36,47-8

Peat Marwick Stevenson & Kellogg, report, 5:13,18; 6:9,48-50

Peat Marwick Thorne, study, 8:56,63-4

Ports, link, 5:26,30,73,78,163-4; 8:27,58; 11:21-2

Privatization, 8:22,56,59,60-1

Regional economic expansion, need, 5:69-70,72-3,74,77,86,

160-1,163-4; 6:9,10-1,16-7,19,56,58,60-1; 7:15,36,47,53-4;

8:11,27,31-2,42-3,55,58,62; 11:8; 28:19,24,26,27,35

Revenue, 8:39-40

Safety, standards, 8:70; 11:45-6

Responsibility, 5:65,85,98,107,146; 6:62-3

Services, withdrawal, examples, 8:52-4,57-8,60-1,73,75

**Transportation structure**

Building, 8:55-6

Economy, stimulation, need, 5:87-8

**See also**

Truro-Sydney line, Nova Scotia

Scotia Synfuels project, 6:35; 8:74,77

**MuchMusic Network**

Droits d'auteur, 29:10,18; 32:13,16

**Mulroney, le très honorable Brian, premier ministre du Canada**

Télégramme en 1984 en tant que chef de l'Opposition à

Telecommunications Workers Union, citation, 16:74-5

**Murray, S.A., Consulting Inc.**

Projet de loi C-62, comparution devant le Comité, possibilité, 35:55

**Musique et oeuvres musicales****Voir**

Droits d'auteur

**MusiquePlus****Voir**

MuchMusic Network

**Navires-citernes****Voir sous**

Transports maritimes

**Nelson, Paul W., président et directeur général, Groupe Gemini,**

Automated Distribution Systems Inc.

Projet de loi C-62, teneur

Discussion, 18:9-27

Exposé, 18:6-9

Lettre au président du Comité, références, citations, 14:69-70,73,78,116-7; 18:11,14,18-9,21

Témoignage, référence, 27:10-1

**Nestucca****Voir sous**

Déversements en milieu marin

**Nicol, Frank, président, Fédération maritime du Canada**

Projet de loi C-33

Discussion, 25:7-15

Exposé, 25:6-7

**Northumberland, détroit****Voir**

Détroit de Northumberland, pont, construction

**Northwest Cruise Ship Association (États-Unis)**

Projet de loi C-33, position, 23:7-14

**Nouveau Parti Démocratique de la Nouvelle-Écosse**

Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale

reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse, position, 5:95-101

**Nouveau-Brunswick**

Autoroute de l'Atlantique, 5:82-3

Chemins de fer, historique, 5:89,152

**Voir aussi**

Détroit de Northumberland, pont, construction

Moncton, Nouveau-Brunswick

**Nouvelle-Écosse**

Autoroute de l'Atlantique, 5:82-3

**Autoroutes**

Améliorations, 5:13,77-8,81-2,88,97,110-1,112; 6:44-5

**Camionnage**

Accidents, dangers et sécurité, 5:91-3,106,111-2; 6:42,45; 8:11,13,27-8

Coûts, 5:162; 6:17-8,24,38



**Nova Scotia—Cont'd**

Transportation, infrastructure, support, 5:73,83,93,95,161-3;  
6:19,42,59

Unemployment rate, 8:67; 37:54

*See also*

Antigonish, Nova Scotia  
Canadian National Railway  
Cape Breton, Nova Scotia  
Halifax, Nova Scotia  
Port Hawkesbury, Nova Scotia  
Railways

**Nova Scotia Labour Relations Board**

Labour agreements, precedent setting, effects, 5:107-9

**Nova Scotia Liberal Caucus**

Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and  
Sydney, Nova Scotia, position, 5:102-115

**Nova Scotia Power Corporation (NSPC)**

Coal, transportation, 5:80-1,88,140; 6:32-3,37-8

Privatization, 5:80

**Nova Scotia Railway**

Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and  
Sydney, Nova Scotia, *Shortline and Regional Railroads*  
*Opportunities for Regional Development*, by John H. Marino  
(Appendix TC-10), 7:6,125; 7A:303-25

**NSPC***See*

Nova Scotia Power Corporation

**NTA***See*

National Transportation Act (1987)  
National Transportation Agency

**Nuss, Joseph, Counsel, Seafarers' International Union of Canada**

Bill C-33, discussion, 25:63-9

**Office of the Commissioner of Official Languages**

Complaints, 3:54; 4:11,29,31-2

Mandate, 3:52-3; 4:26,29-30,32

**Office of the Privacy Commissioner**

Background information, 20:7,11-3,15

Bill C-62, subject-matter

Brief, 20:10-1,14

Position, 20:6-20; 27:31

Recommendations, 20:9-13,18-20

**Official languages**

Debate, 23:44-6

**Official Languages Act**

Part IV - Communications with and Services to the Public, 3:51;  
4:20; 23:37

Part V - Language of Work, 3:11,33-5,37-9,49-51; 4:20; 23:37,  
38,39

Part VI - Participation of English-speaking and French-speaking  
Canadians, 3:11,33-5,37-9,49-51; 4:20; 23:37,38,39

Part VII - Advancement of English and French, 3:11,33-5,37-9,  
49-51; 4:20; 23:37

Part VIII - Responsibilities and Duties of Treasury Board in relation  
to the Official Languages of Canada, 3:51; 4:20; 23:37

**Nouvelle-Écosse—Suite***Autoroutes—Suite**Camionnage—Suite*

Dommages, 5:83,105,110; 8:14-5,23-4,47-8,58-9; 9:8

Intégration, 5:29-30,49,77,82

Chemins de fer, équilibre, besoin, 6:9,24; 7:122; 8:56,59; 8:8

Coûts et subventions, 5:96-7,106; 8:39

Charbon, transport, 5:80-1,88,105; 6:34-8; 8:52,55

*Chemins de fer**Abandon ou vente*

Consentement et engagement provincial, 5:34,89,90-1; 8:38-9;

9:21,30,31; 11:8-9,14-6,27-8,36-7,42-3; 28:12

Droit de préemption, 5:16; 7:73-4,75,132-3,134; 8:17,66;

9:8,12-3; 11:31,42,47

Exploitant, constitution en société provinciale, 5:30,72,84-5;

6:22; 7:59,77,79-80; 9:38; 11:16,23,43; 28:8

Liste, 5:28,70,100,132-3

Permis d'exploitation, 5:90; 7:148,149-50; 8:19,22-3; 9:10,11;

11:11-2,15,18,23; 28:8,27,30,34

Perte, pourcentage, 5:70,76,96; 11:10

Accidents, assurance-responsabilité, 11:40-1

Acquisition et gestion provinciale, hypothèse, 5:93-4,101,106,

111,114-5,170; 6:62-3; 8:17-8,37,61-2

Location, 5:87,108; 6:37-8; 9:50-1

Négation, 5:83; 11:10-1

Assujettissement et constitutionnalité, 5:107; 6:20

Acte de fiducie, 5:72,86-7,89-90; 11:9,13-4,20,22,24-5,26-7;

28:11

Chemin de fer intercolonial, historique, 5:103-4,112-3,149-50;

6:58,62-3; 8:23; 9:33-8; 28:9-12

Canso, pont-jetée, 5:151; 6:16,45-6; 8:74; 37:29,45,54

Propriété conjointe, 5:23-4,32,71,83-4,90; 9:30-2; 11:41

Développement économique régional, besoin, 5:69-70,72-3,74,

77,86,160-1,163-4; 6:9,10-1,16-7,19,56,58,60-1; 7:15,36,47,

53-4; 8:11,27,31-2,42-3,55,58,62; 11:8; 28:19,24,26,27,35

Historique, 5:69-70,96,103,152; 6:46; 9:19

Industries, dépendance, 5:69,113-4,143,146-7; 6:42,55; 8:52,

73-4,77; 11:8,20; 28:26-7

DEVCO, 5:105; 6:32,39,40

Stora Forest Industries Limited, 6:8-9,10-1,14-5,22-3,39,40;

SYSCO, 6:30,39,40

*Législation*

Loi désuète, 5:56; 7:149,150; 8:19,23,24; 11:31

Manque, 5:107,108,136-7,146,150

Modifications, 5:56,85,94,95; 7:59-60; 9:38-40,48-9,50,51-2;

11:26,33,34,41

Main-d'oeuvre, obligations du successeur, jurisprudence, 5:107-9

Peat Marwick Stevenson & Kellogg, étude, 5:13,18; 6:9,48-50

Peat Marwick Thorne, étude, 8:56,63-4

Politique nationale de transport, influence, 5:29,97,106-7;

8:36,47-8

Pont Grand Narrows, 5:23,71,72; 6:16,27; 8:44

Ports, liens, 5:26,30,73,78,163-4; 8:27,58; 11:21-2

Privatisation, opposition, 8:32,56,59,60-1

Revenus, 8:39-40

Sécurité, normes, 8:70; 11:45-6

Responsabilité, 5:65,85,98,107,146; 6:62-3

Services offerts, abandons, exemples, 8:52-4,57-8,60-1,73,75

*Structure ferroviaire*

Économie, stimulation, lien, 5:87-8

Solidité, édification, 8:55-6

*Voir aussi*

Ligne Truro-Sydney, Nouvelle-Écosse

Chemins de fer nationaux du Canada, relations, 11:25-6

Conteneurs, deux niveaux de chargement, entente, 5:33-4,73,115

Chômage, taux, 8:67; 37:54

**Official Languages Act—Cont'd**

- Part IX - Commissioner of Official Languages, 3:51; 4:20; 23:37
- Part X - Court Remedy, 3:51; 23:37
- Part XI - General, 4:20
- Section 23(2) - Services provided pursuant to a contract, 3:45,52; 4:23-4

**Oil and oil products**

- Hibernia Project, 24:15,19,24,31,34,35-6
- Lasmo Project, 24:7-8,9,15,23-4,25; 25:64
- Offshore activities, prediction, 24:14-5
- Transportation, 24:24,25,33-7; 25:8-9,64-6
- See also*
- Marine spills

**Oil spills**

- See*
- Marine spills

**Oil tanker**

- See*
- Shipping - Tankers

**Okanagan-Lumby line**

- See under*
- Railways

**Oliver, Hon. Donald H., Senator (Nova Scotia), Chairman of the Committee (issues 11-37)**

- Bill C-5, 10:18-9
- Bill C-33, 23:31-2; 24:14; 25:7,9,18,33-4,56
  - Procedure, 22:10,27-9,32-5; 23:7,13,17,20,21,24,26,36; 24:7,17,20,24,26,28,30,31,35,36,37; 25:6,15,30,39,41,47,49,50,53,54,57,62,71; 26:12,15-26,28-30
- Bill C-45, 26:30-1,33,38,40-1
- Bill C-62
  - ACTRA
    - Appearance before Committee, scheduling, 35:53-6
    - Letter from Alexander Crawley, President, quotations, references, 35:41-2,52; 36:6
    - Position, 35:41-2,52
  - Procedure, 31:55-6; 35:13-4,17,19-20,39,44,53,56; 36:6,8-11,22,27
  - Report to Senate, 36:22,27
- Sherman, Bud, CRTC
  - Appearance before Committee, invitation, 35:54-5
  - Letter to Senator Oliver, quotations, references, 35:43-4,54
  - Position, 35:43-4,54
- Telecommunications
  - Broadcasting, cable television, access to public rights of way, 36:25-6
  - Canadian carriers, 36:26
  - CRTC, decision-making process, powers, 35:49-51
  - Legislation, evaluation, 35:43-4
  - National policy, objectives, culture, relevance, 35:41-2; 36:10-1,13,15-9
- Witnesses, scheduling, 35:54-5
- Bill C-62, subject-matter
  - British Columbia Government, appearance as witness, 16:80
  - Canadian Bar Association, Media and Communications Law Section, brief, position, 20:40; 21:71-2
  - Canadian Business Telecommunications Alliance, position, documents, 14:29-30
  - Canadian Satellite Communications Inc., background information, 15:18-21
  - Canadian Satellite Users Association, position, 16:67-8

**Nouvelle-Écosse—Suite**

- Emplois, répartition, 6:41
- Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse
  - Mémoire, référence, 8:32
  - Position, 5:67-89,91-4; 8:38; 11:8-20,24-7; 28:23-4,26-8,34-5
- Gypse
  - Transport, 5:134-6
  - Usine, localisation, 5:140-1
- Investissements, 5:161; 9:19-20
- Projet Cabot Energy, cokerie, 6:35; 8:74,77
- Projet de loi C-62, teneur
  - Mémoire, 16:38,43,51-3
  - Position, 16:38-54; 27:20-1
  - Recommandations, 16:39-43,47,52-3
- Projet Scotia Synfuels, 6:35; 8:74,77
- Transports, infrastructure, appui, 5:73,83,93,95,161-3; 6:19,42,59
- Voir aussi*
  - Antigonish, Nouvelle-Écosse
  - Cap-Breton, Nouvelle-Écosse
  - Chemins de fer
  - Chemins de fer nationaux du Canada
  - Halifax, Nouvelle-Écosse
  - Port Hawkesbury, Nouvelle-Écosse

**Nova Scotia Labour Relations Board**

- Conventions collectives, décisions juridiques, effets, 5:107-9

**Nova Scotia Power Corporation (NSPC)**

- Charbon, transports, 5:80-1,88,140; 6:32-3,37-8
- Privatisation, 5:80

**Nova Scotia Railway**

- Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse, *Chemins de fer locaux et régionaux, possibilités de développement régional*, par John H. Marino (annexe TC-10), 7:6,125; 7A:326-39

**NPD**

- Voir*
- Nouveau Parti Démocratique de la Nouvelle-Écosse

**NSPC**

- Voir*
- Nova Scotia Power Corporation

**Nuss, Joseph, conseiller, Syndicat international des marins canadiens**

- Projet de loi C-33, discussion, 25:63-9

**OACI**

- Voir*
- Organisation de l'Aviation civile internationale

**Office national des transports du Canada (ONT)**

- Cabotage, rôle, 22:18; 24:10-1,12-4,22,23-4,27-8; 25:23-4
- Registre, 26:16-20
- Chemins de fer, cessions, rôle et pouvoirs, 5:9,36-9,40-4,49,51-2,63,72,73,76,85,116,138,139; 6:50,57,65,70; 7:76-7,80,106,111,148,149; 8:59; 9:32-3; 28:7-8
- Politiques, 5:48; 9:48-9; 11:21
- Compagnies aériennes, fusion, décision, effets, 33:17-8
- Constitution, 5:36,50

- Oliver, Hon. Donald H., Senator (Nova Scotia), Chairman of the Committee (issues 11-37)—*Cont'd*  
 Bill C-62, subject-matter—*Cont'd*  
 Communications Department, clause by clause explanatory notes, 16:54-5  
 Competitive Telecommunications Association, position, 19:36  
 Fonorola Inc., position, 14:69-70  
 Gemini Group, Automated Distribution Systems Inc.  
 Background information, 18:9-10  
 Letter from P.W. Nelson, President and Chief Executive Officer, 14:70,78,116  
 Position, 14:69-70,73,116-7  
 House of Commons, study, 16:55  
 Office of the Privacy Commissioner, background information, 20:15  
 Prestudy, 14:87; 15:26; 16:19,31,87; 17:107,112; 18:68; 19:104; 26:11-2  
 Procedure, 12:6,15,36-7,52,54,60,64-5,76,81,93,99-101; 13:5, 10,22-3,37,40,42,45-6; 14:7,20-1,25,30,37-8,50,56,59,73-4, 83,94-5,121; 15:5,12,21-2,27,31,37,42-3; 16:6,29,35,54-6, 62,68,70,72-4,87-8,108; 17:7,15,24-5,29,39,54,56,61,74-5, 87-8,95,107-8,112,126; 18:6,20,27,45,50,60,70,74,77,81, 83,96-7; 19:6,21,49-50,63,70,77,80,83,101-2,104; 20:6, 10-1,20-1,31,38-40,57,70-1; 21:6-8,10,12,23,46, 50-1,56,59,80  
 Public Interest Advocacy Centre, position, 15:27,31  
 Report, meeting, 16:55  
 Rogers Cantel Mobile Communications Inc., position, 15:41-2  
 RadioComm Association of Canada, background information, 17:44,46  
 Rogers Communications Inc., recommendations, position, 14:82-3,87  
 Saskatchewan Government, position, 16:19,31-3  
 Scope, 12:34  
 Stentor, position, 19:92  
 Telecommunications  
 Broadcasting  
 Broadcasters, preferential rates, 16:61-2,93-4  
 Cable television  
 Convergence of cable and telephone, 12:94; 14:89  
 Direct broadcast satellite services, competition, 16:101-3  
 Telecommunication activities, exclusion from legislation, 17:83  
 Rogers Cable and Rogers Cantel, relationship, 17:125  
 Canadian carriers  
 Canadian ownership and control, 14:48  
 Holding companies, 14:83; 15:38-9  
 Definition, 12:34,98; 14:87-9; 17:46,59-60; 18:56; 19:35-6, 101; 21:27-9  
 Canadian Radio-Television and Telecommunications Commission  
 Advance rulings, 20:56  
 Decision-making process, powers, decisions, time limits, 12:75-6,101  
 Evaluation, 15:20; 16:32  
 Forbearance, power, 12:88-90,98; 14:29-30; 16:79,82-3,85; 17:54-5,59-61; 21:24  
 Hearings, 16:94  
 Independence, 16:52  
 National regulatory agency, 21:66  
 Policy application, guidelines, criteria, 21:23-6  
 Rates, 16:72; 17:29  
 Regional Commissioners, role, 21:34  
 Regulations, reduction, 21:44  
 Resources, work load, 21:33-4  
 Role, 16:37-8,53; 20:14; 21:33-4
- Office national des transports du Canada (ONT)—*Suite*  
 Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse, *Création d'une ligne secondaire ou régionale par la vente de voies ferroviaires des transporteurs nationaux à toute autre entreprise*, mémoire (pièce TC-2), 6:40,44-5; 6:5,52
- Okanagan-Lumby, ligne  
*Voir*  
 Chemins de fer - Ligne Okanagan-Lumby
- Oliver, honorable Donald H., sénateur (Nouvelle-Écosse), président du Comité (fascicules 11-37)  
 Budget, 11:58; 31:53-5  
 Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse, 6:43-4,55-6,86-7, 91,100,114,115; 11:13-4,16,56-7  
 Examen de la question et la situation des négociations en cours concernant l'entente Canada-États-Unis sur le transport aérien, 33:5,16,21,32,33,35-8  
 Projet de loi C-5, 10:18-9  
 Projet de loi C-33, 23:31-2; 24:14; 25:7,9,18,33-4,56  
 Procédure, 22:10,27-9,32-5; 23:7,13,17,20,21,24,26,36; 24:7, 17,20,24,26,28,30,31,35,36,37; 25:6,15,30,39,41,47,49,50, 53,54,57,62,71; 26:12,15-26,28-30  
 Projet de loi C-45, 26:30-1,33,38,40-1  
 Projet de loi C-62  
 ACTRA  
 Comparution devant le Comité, échéancier, 35:53-6  
 Lettre d'Alexander Crawley, président, citations, références, 35:41-2,52; 36:6  
 Position, 35:41-2,52  
 Procédure, 31:55-6; 35:13-4,17,19-20,39,44,53,56; 36:6,8-11, 22,27  
 Rapport au Sénat, 36:22,27  
 Sherman, Bud, CRTC  
 Comparution devant le Comité, invitation, 35:54-5  
 Lettre au sénateur Oliver, citations, références, 35:43-4,54  
 Position, 35:43-4,54-5  
 Télécommunications  
 CRTC, processus décisionnel, pouvoirs, 35:49-51  
 Entreprises canadiennes, 36:26  
 Mesure législative, évaluation, 35:43-4  
 Politique nationale, objectif, culture, pertinence, 35:41-2; 36:10-1,13,15-9  
 Radiodiffusion, télévision par câble, accès aux droits de passage publics, 36:25  
 Témoins, échéancier, 35:54-5  
 Projet de loi C-62, teneur  
 Alliance canadienne des télécommunications de l'entreprise, position, documents, 14:29-30  
 Association canadienne des utilisateurs de satellites, position, 16:67-8  
 Association du Barreau canadien, Media and Communications Law Section, mémoire, position, 20:40; 21:71-2  
 Association RadioComm du Canada, information de base, 17:44,46  
 Canadian Satellite Communications Inc., information de base, 15:18-21  
 Centre pour la défense de l'intérêt public, position, 15:27,31  
 Chambre des communes, étude, 16:55  
 Colombie-Britannique, gouvernement, comparution comme témoin, 16:80  
 Commissariat à la protection de la vie privée, information de base, 20:15



- Oliver, Hon. Donald H., Senator (Nova Scotia), Chairman of the Committee (Issues 11-37)—*Cont'd*
- Bill C-62, subject-matter—*Cont'd*
- Telecommunications—*Cont'd*
- Cellular mobile radio telephone services, 15:36; 17:13-4
- Companies
- Bell Canada, 18:38
- British Columbia Telephone Co. (BC Tel), 14:69,71
- Independent telephone companies, 18:65-6
- Manitoba Telephone System, 13:15-6,19-20
- Maritime Tel and Tel, 16:50-1
- Northern Telecom, 21:14
- Telesat, 16:68-9
- Unitel, 17:22,118
- Data communications, costs, comparison with United States, 18:9-10,16,24
- Federal government
- Powers
- Directions to CRTC, 12:47; 16:33,51-2; 18:49; 19:103; 21:69
- Broadcasting Act, comparison, 12:45
- Exemptions of categories of carriers, 12:34,98; 14:87-9; 17:46; 19:35-6,101; 21:27-9
- Licence-issuing system, 13:37; 16:53,95; 19:101-3; 21:42,70
- Review of CRTC decisions, variation or rescission, 12:36, 44,47,49-50; 13:15-6; 16:94; 21:40,75
- Broadcasting Act, comparison, 12:45,47,50-1
- Government, broad policy objectives, 12:50-1
- Scope, evaluations, 12:34,45-6,50-1,60,90; 21:41-2
- Provinces, consultations
- Agreements, memorandums of understanding, discussions, 14:50; 21:34
- Manitoba, 13:22; 16:24
- Saskatchewan, 16:24-6; 21:60,63-6
- Joint federal-prairie task force on the government-owned telephone companies, 21:60-1,63,66
- Participation in policy decision-making process
- Development and implementation, 14:49-50; 16:95
- Provinces, power to initiate process, proposal, 17:120
- Regional needs, consideration, 19:102-3
- Manitoba, 13:19-20
- Saskatchewan, 16:19-20,26
- Federal jurisdiction, 15:37-8; 16:26,50-1; 17:118; 19:102-3
- Transition, regulations, 16:19-20,51
- Gemini, Canadian airlines reservation system, 14:78
- Industry
- Bureau of Competition Policy, role, 18:83
- Competition, 12:97-9; 14:115; 15:12,27,29
- Japan, comparison, 13:41
- Jobs, effect, 18:42-3
- Stentor, position, 19:90
- United States, 18:9,72-3
- Competitiveness, 12:97-8; 15:12
- Concentration of ownership, 20:26-8
- Monopolies, dominant carriers, 14:25; 16:71-2
- NAFTA, implications, 21:9-10,14-5,18-9,23
- International telecommunications, competition, 12:97-8
- Legislation
- Constitutional neutrality, 21:22-3
- Definitions, 14:29-30
- Licences, issuance
- Minister and Department of Communications, power, 13:37; 16:53,95; 19:101-3; 21:42,70
- Provinces, consultation, enforcement of decisions, 12:72; 19:102-3
- Oliver, honorable Donald H., sénateur (Nouvelle-Écosse), président du Comité (fascicules 11-37)—*Suite*
- Projet de loi C-62, teneur—*Suite*
- Communications, ministère, notes explicatives article par article, 16:54-5
- Competitive Telecommunications Association, position, 19:38
- Étude préalable, 14:87; 15:26; 16:19,31,87; 17:107,112; 18:68; 19:104; 26:11-2
- Fonorola Inc., position, 14:69-70
- Groupe Gemini, Automated Distribution Systems Inc.
- Information de base, 18:9-10
- Lettre de P.W. Nelson, président et directeur général, 14:70,78,116
- Position, 14:69-70,73,116-7
- Portée, 12:34
- Procédure, 12:6,15,36-7,52,54,60,64-5,76,81,93,99-101; 13:5, 10,22-3,37,40,42,45-6; 14:7,20-1,25,30,37-8,50,56,59,73-4, 83,94-5,121; 15:5,12,21-2,27,31,37,42-3; 16:6,29,35,54-6, 62,68,70,72-4,87-8,108; 17:7,15,24-5,29,39,54,56,61,74-5, 87-8,95,107-8,112,126; 18:6,20,27,45,50,60,70,74,77,81, 83,96-7; 19:6,21,49-50,63,70,77,80,83,101-2,104; 20:6, 10-1,20-1,31,38-40,57,70-1; 21:6-8,10,12,23,46,50-1, 56,59,80
- Rapport, réunion, 16:55
- Rogers Cantel Mobile Communications Inc., position, 15:41-2
- Rogers Communications Inc., recommandations, position, 14:82-3,87
- Saskatchewan, gouvernement, position, 16:19,31-3
- Stentor, position, 19:92
- Télécommunications
- Commerce, question
- Concurrence, Loi, applicabilité, 19:91
- Ententes internationales, pertinence, 17:19
- Compétence fédérale, 15:37-8; 16:26,50-1; 17:118; 19:102-3
- Transition, règlements, 16:19-20,51
- Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes
- Abstention, pouvoir, 12:88-90,98; 14:29-30; 16:79,82-3,85; 17:54-5,59-61; 21:24
- Audiences, 16:94
- Conseillers régionaux, rôle, 21:34
- Décisions rendues d'avance, 20:56
- Évaluation, 15:20; 16:32
- Indépendance, 16:52
- Organisme de réglementation national, 21:66
- Politique, application, lignes directrices, critères, 21:23-6
- Processus décisionnel, pouvoirs, décisions, délais, 12:75-6,101
- Règlements, réduction, 21:44
- Ressources, charge de travail, 21:33-4
- Rôle, 16:37-8,53; 20:14; 21:33-4
- Tarifs, 16:72; 17:29
- Données, transmission, coûts, comparaison avec États-Unis, 18:9-10,16,24
- Entreprises canadiennes
- Définition, 12:34,98; 14:87-9; 17:46,59-60; 18:56; 19:35-6, 101; 21:27-9
- Propriété et contrôle canadiens, 14:48
- Sociétés de portefeuille, 14:83; 15:38-9
- États-Unis
- AT&T, 19:73
- Concurrence, effets, marché américain, 17:13
- Gemini, système de réservation des lignes aériennes canadiennes, 14:78

- Oliver, Hon. Donald H., Senator (Nova Scotia), Chairman of the Committee (issues 11-37)—*Cont'd*  
 Bill C-62, subject-matter—*Cont'd*  
 Telecommunications—*Cont'd*  
 Licences, issuance—*Cont'd*  
 Radiocommunications Act, comparison, 16:43  
 System, 17:112-3  
 Existing carriers, effect, 21:77  
 New carriers, 14:43-4  
 Statutory criteria, proposal, 14:24-5  
 Stentor, proposals, 19:75-6  
 National policy  
 National strategy, vision, 14:39; 19:35  
 Objectives, 12:36,51,98; 14:20; 15:12-3,26-9; 18:35-6; 20:14  
 Broadcasting Act, comparison, 13:12-3  
 Culture, relevance, 14:27  
 Historical background, 21:73-4  
 Regions, 13:22  
 Public interest, relevance, 14:43-4  
 Radio communications, mobile communications services, 15:36-7; 17:40  
 Reselling  
 Competition, 19:79-80  
 Exclusion from the legislation, 14:69-70; 16:83; 19:35-6,74  
 Industry, background information  
 Access, 19:56  
 Billing, 19:47,99-100  
 Ownership, Canadian, foreign, 19:79,81  
 Payments to carrier for use of facilities, 19:84  
 Role, comparison with carriers, 19:79-80  
 Satellites  
 Capital investment, offshore investment, 16:99  
 Direct-to-home satellite services, American direct broadcast satellite services, 16:101  
 Dishes, 17:77  
 Services  
 Costs, comparison with United States, 18:41  
 Non-availability in Canada, 14:46,65-6  
 Telephone services  
 Access, penetration rate, 18:73  
 Business, billing, inadequacy of documentation, 19:47,99-100  
 Long distance service  
 Competition, 16:84-5; 17:29; 19:96,101  
 Costs, comparison with United States, 18:73  
 Rates, 19:88  
 Trade issue  
 Competition Act, applicability, 19:91  
 International agreements, relevance, 17:19  
 United States  
 AT&T, 19:73  
 Competition, effect, United States market, 17:13  
 Users  
 Privacy, protection, 15:30-1; 16:52-3; 17:72-3,123; 18:64-5; 20:14,51; 21:25-7,78,80  
 Bank Act, Insurance Act and Trust and Loan Act, comparison, 21:25-7,78  
 Market research industry, position, 19:10,13-4,18,22  
 Privacy principles, guidelines, standards, 20:10-1  
 Unsolicited telecommunications, 17:95,99-101,107; 18:67; 19:18; 20:6,20; 21:25-6,78,80  
 Protection, 17:66-7  
 Services, universal access at affordable prices, 15:28-9, 31; 16:32; 17:29-31,67; 18:35-6,64  
 Telecommunications Workers Union, documents, 16:87
- Oliver, honorable Donald H., sénateur (Nouvelle-Écosse), président du Comité (fascicules 11-37)—*Suite*  
 Projet de loi C-62, teneur—*Suite*  
 Télécommunications—*Suite*  
 Gouvernement fédéral  
 Pouvoirs  
 Directives au CRTC, 12:47; 16:33,51-2; 18:49; 19:103; 21:69  
 Radiodiffusion, Loi, comparaison, 12:45  
 Exemptions des catégories d'entreprises, 12:34,98; 14:87-9; 17:46; 19:35-6,101; 21:27-9  
 Licences, attribution, système, 13:37; 16:53,95; 19:101-3; 21:42,70  
 Portée, évaluations, 12:34,45-6,50-1,60,90; 21:41-2  
 Reconsidération des décisions du CRTC, modification ou annulation, 12:36,44,47,49-50; 13:15-6; 16:94; 21:40,75  
 Gouvernement, orientations de politique, 12:50-1  
 Radiodiffusion, Loi, comparaison, 12:45,47,50-1  
 Provinces, consultations  
 Ententes, protocoles, discussions, 14:50; 21:34  
 Manitoba, 13:22; 16:24  
 Saskatchewan, 16:24-6; 21:60,63-6  
 Groupe de travail fédéral-provinces des Prairies sur les compagnies de téléphone publiques, 21:60-1,63,66  
 Participation au processus décisionnel de la politique  
 Élaboration et mise en œuvre, 14:49-50; 16:95  
 Provinces, pouvoir de mettre en marche le processus, proposition, 17:120  
 Régions, besoins, considération, 19:102-3  
 Manitoba, 13:19-20  
 Saskatchewan, 16:19-20,26  
 Industrie  
 ALÉNA, implications, 21:9-10,14-5,18-9,23  
 Bureau de la politique de concurrence, rôle, 18:83  
 Compétitivité, 12:97-8; 15:12  
 Concentration du pouvoir par la propriété, 20:26-8  
 Concurrence, 12:97-9; 14:115; 15:12,27,29  
 Emplois, effets, 18:42-3  
 États-Unis, 18:9,72-3  
 Japon, comparaison, 13:41  
 Stentor, position, 19:90  
 Monopoles, entreprises dominantes, 14:25; 16:71-2  
 Intérêt public, pertinence, 14:43-4  
 Licences, attribution  
 Ministre et ministère des Communications, pouvoir, 13:37; 16:53,95; 19:101-3; 21:42,70  
 Provinces, consultation, mise en vigueur des décisions, 12:72; 19:102-3  
 Radiocommunication, Loi, comparaison, 16:43  
 Système, 17:112-3  
 Critères statutaires, proposition, 14:24-5  
 Entreprises existantes, effet, 21:77  
 Nouvelles entreprises, 14:43-4  
 Stentor, propositions, 19:75-6  
 Mesure législative  
 Définitions, 14:29-30  
 Neutralité constitutionnelle, 21:22-3  
 Politique nationale  
 Objectifs, 12:36,51,98; 14:20; 15:12-3,26-9; 18:35-6; 20:14  
 Culture, pertinence, 14:27  
 Historique, 21:73-4  
 Radiodiffusion, Loi, comparaison, 13:12-3  
 Régions, 13:22  
 Stratégie nationale, vision nationale, 14:39; 19:35

- Oliver, Hon. Donald H., Senator (Nova Scotia), Chairman of the Committee (issues 11-37)—*Cont'd***  
 Bill C-62, subject-matter—*Cont'd*  
 TransAlta Resources Corporation, background information, 18:53, 56  
 Witnesses  
 Banks, 20:32  
 Bureau of Competition Policy, 12:100-1  
 List, 12:100  
 Minister of International Trade, 18:23  
 Stentor, appearance as witness, date, 12:17,101  
 Bill C-83, 31:47-8,51,52-3  
 Bill C-88, 29:6-9,11-6,19,22; 31:9,14,22,24,27,30-2,34, 36-7,39-40,44,46-7; 32:7,10,14,18-20,22-8  
 Bill C-97, 31:47-8,51,52-3  
 Bill C-110, 37:7,10,28,31-2,34,40,43,50,51,58  
 Bill C-121, 35:7-8,13,20,34,38-9  
 Bill S-8, 30:5,7,8  
 Bill S-11, 23:36,37,46-7  
 Budget, 11:58; 31:53-5  
 Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia, 5:43-4,55-6,86-7,91,100,114,115; 11:13-4,16,56-7  
 Organization meeting, 1:8,10  
 Review of the subject-matter and status of the on-going Canada-United States Air Transport Agreement negotiations, 33:5,16,21,32,33,35-8  
 Testimony on marine environmental protection, 34:5,22,27,31,34, 35
- Olson, Hon. Horace Andrew, Senator (Alberta South)**  
 Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia, 5:23
- Ontario**  
 Inter-provincial trucking, jurisdiction, 5:47  
 Shortline railway, jurisdiction and safety, 7:68,116,119-20,125-6; 9:13; 11:46,51; 28:30,37-8,39  
*See also*  
 Railways
- Orwell, George**  
 1984, 13:26
- Oser, Hoskins & Harcourt**  
 Bill C-62, telecommunications, document, quotation, 12:45-6
- Ostry, Adam Knelman, Director General, Cultural Industries Policy, Department of Communications**  
 Bill C-88  
 Discussion, 29:7-13; 32:15-21  
 Letter from Malcolm E. McLeod of the Patent and Trademark Institute of Canada, 31:6,10,22  
 Statement, 29:6-7
- Pageot, André, Director General, Marine Policy and Programs, Policy and Coordination, Department of Transport**  
 Bill C-33, discussion, 22:17,20-22,26-33
- Palmer, Charlie, Spokesperson, Union of Nova Scotia Municipalities**  
 Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia  
 Discussion, 8:57-64  
 Statement, 8:52-6
- Oliver, honorable Donald H., sénateur (Nouvelle-Écosse), président du Comité (fascicules 11-37)—*Suite***  
 Projet de loi C-62, teneur—*Suite*  
 Télécommunications—*Suite*  
 Radiocommunications, services de communications mobiles, 15:36-7; 17:40  
 Radiodiffusion  
 Radiodiffuseurs, tarifs préférentiels, 16:61-2,93-4  
 Rogers Cable et Rogers Cantel, lien, 17:125  
 Télévision par câble  
 Convergence du câble et du téléphone, 12:94; 14:89  
 Diffusion directe par satellite, services, concurrence, 16:101-3  
 Télécommunications, activités, exclusion de la mesure législative, 17:83  
 Revente et revendeurs  
 Concurrence, 19:79-80  
 Exclusion de la mesure législative, 14:69-70; 16:83; 19:35-6,74  
 Industrie, information de base  
 Accès, 19:56  
 Facturation, 19:47,99-100  
 Propriété canadienne-étrangère, 19:79,81  
 Rôle, comparaison avec transporteurs, 19:79-80  
 Versements aux entreprises pour l'utilisation de leurs installations, 19:84  
 Satellites  
 Antennes paraboliques, 17:77  
 Capitaux d'investissement, investissement étranger, 16:99  
 Diffusion directe aux particuliers, services par satellite, diffusion directe par satellite américain, services, 16:101  
 Services  
 Coûts, comparaison avec États-Unis, 18:41  
 Non-disponibilité au Canada, 14:46,65-6  
 Services radiotéléphoniques mobiles cellulaires, 15:36; 17:13-4  
 Sociétés  
 Bell Canada, 18:38  
 British Columbia Telephone Co. (BC Tel), 14:69,71  
 Compagnies indépendantes, 18:65-6  
 Manitoba Telephone System, 13:15-6,19-20  
 Maritime Tel and Tel, 16:50-1  
 Northern Telecom, 21:14  
 Télésat, 16:68-9  
 Unitel, 17:22,118  
 Télécommunications internationales, concurrence, 12:97-8  
 Téléphone, services  
 Accès, taux de pénétration, 18:73  
 Entreprises, facturation, inadéquation, 19:47,99-100  
 Service interurbain  
 Concurrence, 16:84-5; 17:29; 19:96,101  
 Coûts, comparaison avec États-Unis, 18:73  
 Tarifs, 19:88  
 Usagers  
 Protection, 17:66-7  
 Services, accès universel à prix abordables, 15:28-9, 31; 16:32; 17:29-31,67; 18:35-6,64  
 Vie privée, protection, 15:30-1; 16:52-3; 17:72-3,123; 18:64-5; 20:14,51; 21:25-7,78,80  
 Loi sur les banques, Loi sur l'assurance et la Loi sur les sociétés de prêt et les sociétés de fiducie, comparaison, 21:25-7,78  
 Principes de vie privée, directives, normes, 20:10-1  
 Recherche en marketing, industrie, position, 19:10, 13-4,18,22  
 Télécommunications non sollicitées, 17:95,99-101,107; 18:67; 19:18; 20:6,20; 21:25-6,78,80



- Palmer, Philip, General Counsel/Director, Legal Services,  
Department of Communications**  
Bill C-62, subject-matter, discussion, 12:23-4,30-3,39-40,43-4,  
47-51,56; 21:59,68
- Panelli, Tom, Business Manager, International Brotherhood of  
Electrical Workers, Local 348**  
Bill C-62, subject-matter, discussion, 17:55-7,60
- Parry, Mike, Director General, Transportation Subsidies Branch,  
National Transportation Agency**  
Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and  
Sydney, Nova Scotia, discussion, 5:40-2,44,46,48-50
- Patent and Trademark Institute of Canada**  
Bill C-88, brief with Canadian Bar Association, tabled, 31:6,10,30
- Payne, Tom, President, Central Western Railway**  
Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and  
Sydney, Nova Scotia  
Discussion, 7:92-111  
Presentation to the Committee (Appendix TC-7), 7:5,125;  
7A:210-224
- Peart, Katherine, Senior Director, Communications Policy Division,  
Department of Transportation and Communications, Government of  
Nova Scotia**  
Bill C-62, subject-matter  
Discussion, 16:43-54  
Statement, 16:38-43  
Testimony, reference, 27:20-1
- Peat Marwick Stevenson & Kellogg**  
*A review of the Future Operation of the Truro to Sydney Rail Line,*  
8:56; 11:8,9,34  
Adoption, 11:29-30  
Filed as exhibit with the Clerk of the Committee, 6:52  
Objective, 6:48-9  
Publication date, 6:49  
Recommendations, 11:10-1,17-8,30,38-47; 28:28-30  
Verbal report, 6:49-50  
Experience, 11:39,46-7  
Report, November 1989, 5:13,18; 6:9; 11:37
- Peeters, Jan, President and Chief Executive Officer, Fonorola Inc.**  
Bill C-62, subject-matter  
Discussion, 14:56-73  
Statement, 14:50-5
- Perrault, Hon. Raymond J., Senator (North Shore-Burnaby)**  
Bill C-33, 25:9-12,18-20,22,28-9,44-6,50-1,59,60-1,64-5,68-71;  
26:24,26-8  
Bill C-45, 26:36-8  
Bill C-62, 35:52  
Bill C-121, 35:20-3,31-2,34-5,39  
Review of the subject-matter and status of the on-going  
Canada-United States Air Transport Agreement negotiations,  
33:28-32  
Testimony on marine environmental protection, 34:8-9,34
- Persian Gulf War**  
Canadian ship, 25:63
- Oliver, honorable Donald H., sénateur (Nouvelle-Écosse), président  
du Comité (fascicules 11-37)—*Suite***  
Projet de loi C-62, teneur—*Suite*  
Telecommunications Workers Union, documents, 16:87  
Témoins  
Banques, 20:32  
Bureau de la politique de concurrence, 12:100-1  
Liste 12:100  
Ministre du Commerce extérieur, 18:23  
Stentor, comparution comme témoin, date, 12:17,101  
TransAlta Resources Corporation, information de base, 18:53,56  
Projet de loi C-83, 31:47-8,51,52-3  
Projet de loi C-88, 29:6-9,11-6,19,22; 31:9,14,22,24,27,30-2,34,  
36-7,39-40,44,46-7; 32:7,10,14,18-20,22-8  
Projet de loi C-97, 31:47-8,51,52-3  
Projet de loi C-110, 37:7,10,28,31-2,34,40,43,50,51,58  
Projet de loi C-121, 35:7-8,13,20,34,38-9  
Projet de loi S-8, 30:5,7,8  
Projet de loi S-11, 23:36,37,46-7  
Séance d'organisation, 1:8,10  
Témoignage sur la protection du milieu marin, 34:5,22,27,31,34,35
- Olson, honorable Horace Andrew, sénateur (Alberta-Sud)**  
Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale  
reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse, 5:23
- ONT**  
*Voir*  
Office national des transports du Canada
- Ontario**  
Camionnage interprovincial, compétence, 5:47  
Réseaux secondaires ferroviaires, compétence et sécurité, 7:68,  
116,119-20,125-6; 9:13; 11:46,51; 28:30,37-8,39  
*Voir aussi*  
Chemins de fer
- Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI)**  
Aéronefs bruyants, définition, 10:10  
Procédures anti-bruit, recommandations, 10:8
- Orwell, George**  
1984, 13:26
- Osler, Hoskins & Harcourt**  
Projet de loi C-62, télécommunications, document, citation,  
12:45-6
- Ostry, Adam Knelman, directeur général, Politiques des industries  
culturelles, ministère des Communications**  
Projet de loi C-88  
Discussion, 29:7-13; 32:15-21  
Exposé, 29:6-7  
Lettre de Malcolm E. McLeod de l'Institut canadien des brevets et  
marques, 31:6,10,22
- Pageot, André, directeur général, Politique et programme maritimes,  
Politiques et coordination, ministère des Transports**  
Projet de loi C-33, discussion, 22:17,20-22,26-33
- Palmer, Charlie, porte-parole, Union des municipalités de la  
Nouvelle-Écosse**  
Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale  
reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse  
Discussion, 8:57-64  
Exposé, 8:52-7

**Peters, Gordon, President, Cando Contracting Ltd.**

Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia

Discussion, 7:85-92

Statement, 7:82-5

Submission, February 13, 1992 (Appendix TC-6), 7:5,125; 7A:197-202

**Petten, Hon. William J., Senator (Bonavista)**

Bill C-33, 26:25,27

Bill C-45, 26:33-4

Bill C-62, 36:18

Bill C-62, subject-matter, 12:37,65

Bill C-88, 31:46

Budget, 31:54

Review of the subject-matter and status of the on-going Canada-United States Air Transport Agreement negotiations, 33:25-6

Testimony on marine environmental protection, 34:30-1

**Phillips, Bruce, Privacy Commissioner**

Bill C-62, subject-matter

Discussion, 20:11-20

Statement, 20:6-10

**Phillips, Hon. Orville H., Senator (Prince)**

Bill C-110, 37:19,58

**PIAC**

*See*

Public Interest Advocacy Centre

**PMRS**

*See*

Professional Marketing Research Society

**Points of order**

*See*

Questions of privilege and points of order

**Poirier, Roger, Senior Vice-President, Canadian Cable Television**

Association

Bill C-62, subject-matter, discussion, 17:86,93-4

**Pollution**

Cars, railways, comparison, 5:91-2,157

United States, 7:27,43-4

*See also*

Marine spills

Railways - Pollution and environmental consideration

**Popp, Alfred, Senior General Counsel, Department of Transport**

Biographical notes, 31:48

**Port Hawkesbury, Nova Scotia**

Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia

Submissions tabled

(Exhibit TC-19), 6:5,52

(Exhibit TC-32), 8:5,80

Town, position, 8:72-80; 9:21-4,53

Railways

Abandonment, impact, 5:105,140,142,156; 6:32,37-8; 8:31-2

Industries, dependency, 8:73-4,77

Sugar Camp, 5:135-6,140-1; 6:33

Palmer, Philip, avocat-général/directeur, Services juridiques, ministère des Communications

Projet de loi C-62, teneur, discussion, 12:23-4,30-3,39-40,43-4, 47-51,56; 21:59,68

Panelli, Tom, directeur des affaires syndicales, Fraternité

internationale des ouvriers en électricité, Section 348

Projet de loi C-62, teneur, discussion, 17:55-7,60

Parry, Mike, directeur général, Direction générale des

subventions aux transports, Office national des transports

Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale

reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse, discussion,

5:40-2,44,46,48-50

Parti libéral du Canada

Projet de loi C-62, teneur, rapport, commentaires additionnels, 27:36

Payne, Tom, président, Central Western Railway

Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale

reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse

Discussion, 7:92-111

Exposé devant le Comité (annexe TC-7), 7:5,125; 7A:225-239

Peart, Katherine, directrice principale, Division de la politique

des communications, ministère des Transports et des

Communications, gouvernement de la Nouvelle-Écosse

Projet de loi C-62, teneur

Discussion, 16:43-54

Exposé, 16:38-43

Témoignage, référence, 27:20-1

Peat Marwick Stevenson & Kellogg

*Étude des opérations futures de la voie ferroviaire entre Truro et*

*Sydney*, 8:56; 11:8,9,34

Adoption, 11:29-30

Dépôt auprès du greffier du Comité, 6:52

Objectif, 6:48-9

Publication, date, 6:49

Rapport verbal, 6:49-50

Recommandations, 11:10-1,17-8,30,38-47; 28:28-30

Expérience, 11:39,46-7

Rapport, novembre 1989, 5:13,18; 6:9; 11:37

Peeters, Jan, président et directeur général, Fonorola Inc.

Projet de loi C-62, teneur

Discussion, 14:56-73

Exposé, 14:50-5

Perrault, honorable Raymond J., sénateur (North Shore-Burnaby)

Examen de la question et la situation des négociations en cours concernant l'entente Canada-États-Unis sur le transport aérien, 33:28-32

Projet de loi C-33, 25:9-12,18-20,22,28-9,44-6,50-1,59,60-1,

64-5,68-71; 26:24,26-8

Projet de loi C-45, 26:36-8

Projet de loi C-62, 35:52

Projet de loi C-121, 35:20-3,31-2,34-5,39

Témoignage sur la protection du milieu marin, 34:8-9,34

Peters, Gordon, président, Cando Contracting Ltd.

Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale

reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse

Discussion, 7:85-92

Exposé, 7:82-5

- Porter, Michael**  
 "Prosperity Initiative", competition, position, references, 17:116; 19:29,88
- Potatoes**  
 Shipping, efficiency, 37:32-3,48
- Power (The) of Choice: American Long Distance Competition, Customer Service, Innovation and Quality**  
 Horhota, G. and J. Henderson, Canadian Bankers' Association, 14:12,14,20,93; 20:30; 27:12
- Price, W.M.**  
*Condition (The) of the Canadian National Railway Lines between Truro and Sydney, Nova Scotia*  
 Quotations, 5:23,34-5  
 Tabled (Exhibit TC-25), 6:6,52; 28:6
- Prince Edward Island**  
 Marine Atlantic, 5:151  
 Population rate, 37:46-7,48,53-4  
 Railways  
 History, 6:57  
 Rationalization or abandonment, 5:11,100,128,132,137; 6:59  
 Summerside, jobs, 6:42  
 Transportation, federal responsibility, 37:19,31  
 Unemployment rate, 37:8,47,48  
*See also*  
 Northumberland Strait bridge, construction
- Princess Tours**  
 Activities and possessions, 23:10-1,21-3  
 Bill C-33, joint brief with Holland America West Tours, 23:8
- Professional Marketing Research Society (PMRS)**  
 Background information, 19:6-7  
 Bill C-62, subject-matter  
 Document, brief, 19:7-8,10-2,16,25  
 Position, 19:7-28  
 Recommendations, 19:12-3,17-8,22-3,25-8
- Public Interest Advocacy Centre (PIAC)**  
 Bill C-62, subject-matter  
 Brief, 15:26,29,31  
 Position, 15:22-31; 27:11,25  
 Recommendations, 15:23-6; 27:21,37-8
- Public Review Panel on Tanker Safety and Marine Spills Response Capability**  
 Activity and mandate, 34:5-8,21  
 Report, recommendations, 34:8-10,11-2,14,20-1,24; 35:31-2  
 Consultation process, 35:9,11  
 Date, 35:21  
 Distribution list, 34:32; 35:9  
 Costs and time-limit, 35:20-1  
 Government response, 35:20  
 Implementation, 35:21  
 Publication year, 35:20  
 Quotations, 35:20  
 Witnesses, 34:11,18-9
- Quebec**  
 Bill C-62, subject-matter, appearance, 17:70  
 Separation, 23:44
- Peters, Gordon, président, Cando Contracting Ltd.—Suite**  
 Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse—*Suite*  
 Mémoire, 13 février 1992 (annexe TC-6), 7:5,125; 7A:203-9
- Pétrole et produits pétroliers**  
 Activité off-shore, prédiction, 24:14-5  
 Hibernia, projet, 24:15,19,24,31,34,35-6  
 Lasmo, projet, 24:7-8,9,15,23-4,25; 25:64  
 Transport, 24:24,25,33-7; 25:8-9,64-6  
*Voir aussi*  
 Déversements en milieu marin
- Pétroliers**  
*Voir*  
 Transports maritimes - Navires-citernes
- Petten, honorable William J., sénateur (Bonavista)**  
 Budget, 31:54  
 Examen de la question et la situation des négociations en cours concernant l'entente Canada-États-Unis sur le transport aérien, 33:25-6  
 Projet de loi C-33, 26:25,27  
 Projet de loi C-45, 26:33-4  
 Projet de loi C-62, 36:18  
 Projet de loi C-62, teneur, 12:37,65  
 Projet de loi C-88, 31:46  
 Témoignage sur la protection du milieu marin, 34:30-1
- Phillips, Bruce, Commissaire à la protection de la vie privée**  
 Projet de loi C-62, teneur  
 Discussion, 20:11-20  
 Exposé, 20:6-10
- Phillips, honorable Orville H., sénateur (Prince)**  
 Projet de loi C-110, 37:19,58
- PMRS**  
*Voir*  
 Association professionnelle de recherche en marketing
- Poirier, Roger, vice-président principal, Association canadienne de télévision par câble**  
 Projet de loi C-62, teneur, discussion, 17:86,93-4
- Pollution**  
 Automobiles, chemins de fer, comparaison, 5:91-2,157  
 États-Unis, 7:27,43-4  
*Voir aussi*  
 Chemins de fer - Pollution et considérations environnementales  
 Déversements en milieu marin
- Pommes de terre**  
 Transport maritime, efficacité, 37:32-3,48
- Popp, Alfred, avocat général principal, ministère des Transports**  
 Notes biographiques, 31:48
- Port Hawkesbury, Nouvelle-Écosse**  
 Chemins de fer  
 Abandon, effets, 5:105,140,142,156; 6:32,37-8; 8:31-2  
 Industries, dépendance, 8:73-4,77



- Questions of privilege and points of order**  
 Bill C-15  
   Senator Bonnell, 3:45  
   Senator Corbin, 4:25  
   Senator Graham, 3:14,47  
   Senator Stollery, 4:37  
   Senator Thériault, 3:46-7  
 Bill C-33  
   Senator Forrester, 24:8  
   Senator Graham, 22:16  
 Bill C-62, subject-matter, Senator Graham, 13:23  
 Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia, Senator Corbin, 8:26
- Racine, Paul, Assistant Deputy Minister, Communications Policy, Department of Communications**  
 Bill C-62, discussion, 35:17,40-4  
 Bill C-62, subject-matter, discussion, 12:35-6,38-9,42-3,49; 21:61,74
- RadioComm Association of Canada**  
 Background information, 17:39,44,46  
 Bill C-62, subject-matter  
   Brief, 17:45-6  
   Position, 17:39-51  
   Recommendations, 17:42-7
- Radiocommunication Act**  
 References, 12:22; 17:40-4,47-8; 35:42-3
- Railtex Service Company Inc.**  
 Activities, assets and revenues, 7:116,117,139-40  
 Employees, hour rate, 8:65  
 Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia, position, 7:116-22; 7A:284-91  
 Railway branch line, acquisition, 7:116-7,118-9,123-4,135-6,145; 9:13  
   Canada-U.S., comparison, 7:119-20  
   Failures, 7:119  
   Safety, regulation and inspection, 7:120,125-6; 28:30,37-8  
*See also*  
   Railways - Goderich-Exeter line
- Railway Act**  
 References, 5:36; 12:8,15; 13:30,34; 14:32,82,108; 15:21; 16:29,42,61; 17:70,87,108; 19:54,92; 20:41; 21:16-7,52-4; 27:5,18,24,32,34-5; 35:39; 36:24,26
- Railway Act, Act to amend (grain and flour subsidies)**  
*See*  
   Bill C-11
- Railways**  
 B.C. Hydro Railway, 5:156  
 British Columbia Railway, 5:116,156  
 Chandler-Gaspé line, 5:39; 8:59  
 Chester line, abandonment, 5:24,96,132; 9:27,28  
 Churchill line, Manitoba, 5:60  
 Competition, 5:41; 7:105; 11:43  
 Coronation-Lacombe line, sale, 7:66,68,93,150  
 Cost basis, 5:25  
 Exploitation, political considerations, 7:27-8  
 Gaspé-Matapédia line, sale, study, 5:24; 9:27  
 Goderich-Exeter line, Ontario, sale, 5:9,15,21,24,43,85,124,138, 148; 7:64,118,135-6,145; 9:28  
 Federal investment, lost, 7:120,126
- Port Hawkesbury, Nouvelle-Écosse—Suite**  
 Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse  
 Mémoires déposés  
   (Pièce TC-19), 6:5,52  
   (Pièce TC-29) [i.e. TC-32], 8:5,80  
   Ville, position, 8:72-80; 9:21-4,53  
   Sugar Camp, 5:135-6,140-1; 6:33
- Porter, Michael**  
 "Initiative prospérité", concurrence, position, références, 17:116; 19:29,88
- Power of Choice: American Long Distance Competition, Customer Service, Innovation and Quality**  
 Horhota, G. et J. Henderson, Association des banquiers canadiens, 14:12,14,20,93; 20:30; 27:12
- Price, W.M.**  
*État (L') des lignes du Canadien National entre Truro et Sydney, Nouvelle-Écosse*  
 Citations, 5:23,34-5  
 Déposé (pièce TC-25), 6:6,52; 28:6
- Princes Tours**  
 Activités et possessions, 23:10-1,21-3  
 Projet de loi C-33, mémoire conjoint avec Holland America West Tours, 23:8
- Produits dangereux**  
 Chemin de fer et routes, sécurité, comparaison, 5:91-2,106,123, 146; 8:13,14  
 Transport, sécurité publique, réglementation, 26:31-2  
 Accidents et urgence, procédure, 26:38  
 Amendes et responsabilité financière, 26:32,38-40  
 Assurance-responsabilité, 11:41  
 Inspections et inspecteurs, 6:63; 26:32,33-4  
 Normes internationales, conformité, 26:35-6,37-8  
 Registre central, 26:32-3,34-5  
 Véhicules militaires, exception, 26:37
- Projet de loi C-5 - Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et la Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique**  
 Amendement, Chambre des communes, 10:7  
 But, 10:6-7  
 Discussion  
   Art. 2, 10:7  
   Art. 5(1), 10:12  
   Art. 11, 10:23  
   Art. 13, 10:12-3,20  
   Art. 14, 10:13,18,20  
   Art. 15(1), 10:15  
   Art. 15(2), 10:14  
 Étude article par article, 10:25-6  
 Rapport au Sénat, sans amendement, 10:4-5,26
- Projet de loi C-11 - Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer (subventions pour le grain et la farine)**  
 But, 2:11  
 Discussion  
   Art. 4(1) - Entrée en vigueur, 2:13  
   Art. 4(2) - Idem, 2:13  
 Historique, 2:10-2,16  
 Rapport au Sénat, sans amendement mais avec observations, 2:5-7,22-5

**Railways—Cont'd****Goderich-Exeter line, Ontario, sale—Cont'd**

Local management, 7:117

Operating date and jurisdiction, 7:68,116,119-20,125; 9:13; 28:30,37

Safety, regulation and inspection, 7:120,125-6; 11:46; 28:37-8

**Halifax-Rivière du Loup line, sale, 5:28**

Havre Boucher-Mulgrave line, abandonment, 5:31-2,130,142-3,164

Hopewell line, abandonment, 5:132,142

Nashwaaksis-Oromocto line, sale, study, 5:24; 9:27

National rail system, regional equity, historical context, 5:152-3

Okanagan-Lumby line, British Columbia, 5:118-9,124,127-8,129, 159

**Passenger transportation**

Closure and removal, 5:131,132; 6:21,24,43-4; 8:73

Decision overturned, 5:39

Impacts, 8:28,52-3,54,60-1

Responsibility, 7:74; 8:30

Condition and safety, 5:23,34-5; 7:128; 9:44,45

Lack, 5:108

Rationalization, 5:149

Restoration, request, 5:153; 7:124; 8:28-9,38-9,59,74

Royal commission of inquiry, role, 5:147-8,148-9,153

**Pollution and environmental consideration, 5:91-2,152,157**

Environmental damage, responsibility, 5:123

United States, railway versus trucking, 7:27,43-4

**Rails, facility and export, 6:26-7,28****Railway carman, definition, 5:144****Schedules, delays, effects, 5:119-20,125****Short lines**

Abandonment, conveyance or sale, 5:54,59,61,75,80,101,131; 7:103-4; 8:69; 11:10

Candidates, 5:24,25,100,132; 6:59; 7:104; 9:27-8

Costs, 5:116-7

Distance, figures, 5:31,117,125; 6:54-5

Economic barriers, 5:99-100

Moratorium, 5:153

Procedure, 5:36-8,41-3,51,62-3,116; 7:150; 9:32-3; 28:7-8

Profitability and public interest, reasons, 5:45-6,47,51

Rail bank, 7:107; 28:22

Revoked decision, 5:39,46,49,52; 8:59

Subsidies, 28:14-5

**Bidders, 5:147,149,154-5**

Bankruptcy, 5:46,53-4; 6:29-31

Private business, 5:76,79-80,101,108-9,149; 6:29-30; 7:91-2

Real estate deals, 7:134-5

Selectiveness criteria, 5:38,62-3

Creation, reasons, 28:17-8

Customers, relationship, 7:65,82,89,114,119,131,132,140-2

Definition, 5:9,10,14,15,19-20,30-1,40,54-5,57,58,62,84,101; 6:70; 7:12,28-9; 8:71; 11:37; 28:15,17

Jurisdiction, 5:10,30-1,40-1,53

Federal-provincial, 7:87-8

Interprovincial, 5:30,55-6

Provincial, 5:41; 7:69,103,106,111

United States, 7:16-8,34,36-7,39-40,43

**Labour force, 28:23**

American situation, 7:13-4,16,20-2,30-1,32-3,36,45,49; 28:20

Flexibility, 5:12,18,127; 7:25-6,66,117; 8:67; 9:25; 28:19-20

Job, loss, 5:100,149; 7:48,66

Jurisdiction, 5:10,30,44,53,84,95,146; 7:65-6,80-1,101-2; 28:20,31-3

Labour costs, 5:12-3

Profit sharing incentives, 5:13,118-9; 7:114

**Projet de loi C-14 - Loi modifiant l'Acte pour pourvoir à la nomination d'un gardien de port pour le Havre de Québec et modifiant l'Acte à l'effet d'amender et refondre les actes concernant l'emploi de gardien de port pour le Havre de Montréal, et portant validation de certains honoraires, droits et frais**

But, 1:11-2

Historique, 1:11,13,15-6

Rapport au Sénat, sans amendement, 1:5,17; 2:6

**Projet de loi C-15 - Loi relative aux cessions d'aéroports**

Amendement, proposition, art. 4, 4:4-5,38-9

But, 3:6,28-30; 4:7,9-10

**Discussion**

Art. 4 - Langues officielles, 3:34,44-5,49; 4:19

Art. 4(2) - Interprétation, 3:45,49-50,52; 4:23-4

Historique, 3:7-10,13-4,30; 4:22

Portée, 3:6,28-30; 4:36; 23:38,40

Rapport au Sénat, sans amendement, 4:5-6,39

**Projet de loi C-33 - Loi sur le cabotage**

Amendements proposés, 26:12-5,26-7

Art. 3, 26:16-9

Art. 4, 25:16-7,26-30

Art. 5, 25:16-7

Art. 6, 26:22-5

Art. 8, 26:19-21

But, 22:10

**Discussion**

Art. 2 - Définitions, 25:16

Art. 3 - Interdiction, 25:16

Art. 4 - Licence: navires étrangers, 25:13-4

Art. 10 - Recueil de renseignements, 26:20

Dispositions, 22:11-6; 24:9

Étude, 22:23-4

Historique, 22:10,11,23

Rapport au Sénat, avec amendements, 26:7,9-10,30

Rapport provisoire, étude, 22:35; 25:5

**Projet de loi C-41 - Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer**(Télécommunications) (2<sup>e</sup> session, 34<sup>e</sup> législature)

Références, 12:17-8,29; 13:6

**Projet de loi C-45 - Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses**

Discussion, art. 4 - Accords avec les provinces, 26:34,38

Étude, 26:31-41

Rapport au Sénat, sans amendement, 26:8,10,41

**Projet de loi C-62 - Loi sur les télécommunications**

Chambre des communes, étude, 35:14,18

**Définitions**

"Administration publique", 36:25

"Appareil de transmission exclu", 36:7

**Discussion**

Art. 2, 36:7,25

Art. 7 - Politique, 35:15,53; 36:8,13,17-8

Art. 26 - Date d'entrée en vigueur de la tarification, 35:50-1

Art. 33 - Filiales, 35:49,52

Examen après cinq ans, 35:17

Historique, 35:14,39-40

Rapport au Sénat, sans amendement, 35:55; 36:4-5,22,27

**Railways—Cont'd****Short lines—Cont'd****Legislation and regulations****Provinces**

Lack, 5:107,108,116,136,146,150

Participation, 5:53,56-7,107; 9:38-40,48-50; 11:26,36

Provisions, encouragements, 5:36-7,38,40-1,50-1; 7:71-2

List, 5:9-10; 6:47,49; 7:64; 11:39

Maintenance and safety, 5:21,65,85,107,117,130,146,147;  
7:104-5,114,120-2

American regulations, 7:31,40-1,49,121; 9:47-8; 28:21

Inspections, 7:69-70; 28:22

Traffic control system, 7:98,99-100,106-8

Ownership, concerns, 5:16,151,155-6

Rates, 7:65,138-9

Rationalization, 5:24-5,37,39,41,58-9,117,145-6,149,159; 7:86,  
104Subsidies, federal aid, 5:37,45-6,48,59-67,96,100,148; 6:12-3;  
7:71,76-7,85,89-90; 8:40-1; 9:12; 11:17

Cost, 7:93-4

Harmonization, 6:70-1

United States, 5:12

Buy, sale or abandonment, 7:15-6,22-4,33,49,50-1

Canadian comparison, 5:44,51,64,159; 6:60,62; 7:83-4,  
119-20; 11:35-6; 28:21-2,23

Finances, 5:53-4; 7:31,33-4,38-9,49,64,84,89-90,138; 28:20

Historical background, 7:12-3,29-30,48; 28:16

Interstates, 5:52-3

Leverage buy-outs, 7:34-5,37-8,49

Main line, captivity, 7:31-2,34; 28:21

Ownership, 7:18-9,20

Successful, 5:51,52,54,62,159; 6:49; 7:82-3

Viability, criteria, 5:12,62-3,73; 7:24-5,38,47,110-1; 28:18-20

Commodities, diversification, 7:58-9,84

Community, local and regional commitment, 7:15,36,53-4,82,  
123-4; 28:19

Hub-and-spoke configuration, 5:58; 7:83; 8:48-9,52; 28:22

Local management and capital availability, 7:47,55,56-7,64,66,  
92,105-6,113-4,118,123-4; 28:19

Marketing, 5:25; 7:114; 28:19

Payments, provision, 7:84,85

Traffic base, 5:11; 7:35-6,47,49,57,64,82,86,105,107-8,  
117-9; 28:18,19

Mixed, 5:52

Southern Rails Cooperative, Saskatchewan, 7:64,65

Stettler line, Alberta, 5:9,15,21,116; 7:68-9,103,107,110-1;  
8:70-1

Taschereau subdivision, Ontario, abandonment, 5:39

Tie, life, 7:103; 9:45

**Trucking**Competition or complementary, 5:11-2,47-8,109-10,167; 7:12-3,  
26-7,35,122,131-2

Safety, comparison, 5:91-3

**United States**

American folklore, 7:14

Canadian comparison, 5:154-5; 7:14-5,19-20

Policies, 9:46-7,48

**See also**

Canadian National Railway

Central Western Railway

Railtex Service Company Inc.

Trucking industry

Truro-Sydney line, Nova Scotia

**Projet de loi C-62 - Loi sur les télécommunications, teneur****Amendements, propositions**

Art. 4, 17:13,24

Art. 7, 14:20-1,23-4,26-7,107; 16:39-40,45,60,67; 17:10,  
12-3,66-7,73; 18:33; 19:33-4,40-1,45-6; 20:14,30,44-5

Art. 8, 17:11; 19:32

Art. 9, 17:11

Art. 11, 17:11; 19:41

Art. 13, 12:69; 15:24,29; 17:11; 19:32,41

Art. 14, 16:42; 17:10

Art. 23, 16:42

Art. 33, 19:33,55

Art. 34(1), 16:93-4

Art. 39, 17:112

Art. 39(1), 15:11

Art. 39(2), 16:89

Art. 40, 15:11

Art. 40(2), 20:54-5,62-3

Art. 41, 17:24

Art. 44, 19:55-6

Art. 46, 19:12-3,17-8,22-3,25-8

Art. 62, 20:56

Art. 63, 20:56-7

Art. 80, 19:56

Définition, "entreprise de télécommunication", 18:47,50

Licences, articles, élimination, 16:90

But, 12:8-15,37,40,61; 13:29-30,34; 14:9,13-4; 16:21,75;  
17:8,12,17-8; 18:74; 21:9,76-7; 27:13; 35:41

Chambre des communes, étude, 12:16-7; 19:93; 35:16

Définitions, 14:29-30; 16:14,16; 20:45-6,50

Aperçu, 27:18-9,32-3

Comité, recommandations, 27:19,22,32-3

"Entreprise canadienne", 18:64; 27:32

"Entreprise de télécommunications", 18:47; 21:55-6; 27:18,32

"Installation de transmission", 16:59-60; 17:12; 20:45-6,59-60;  
27:32

"Service de télécommunication", 20:51-2,59-60; 27:32-3

"Tarif" 20:46; 27:32-3

**Discussion**

Art. 2 - Définitions, 14:29-30; 16:59; 17:12,28; 20:45-6; 27:32

Art. 3 - Obligation de Sa Majesté, 13:5; 27:14

Art. 4 - Exclusion des activités de radiodiffusion, 12:94; 21:46-7

Art. 7 - Politique, 12:19,24,40,43-4,51,61,70-1,97-8; 13:9,

12,22,33-4,46; 14:13,26-7,52-3,94-5,98,107,111,117; 15:7,

12-3,23,26-9,31,35,41; 16:18,23,39-40,47,60,66,89; 17:10,

27-8,64,95,109; 18:35-6,72; 19:13,31-4,35,44,98;

20:10-1,14,18,22,26,30-1,42-5,47,51,57-8,67; 21:24-5,

39,48-50,68,72-4,78; 27:19-21,36

Comité, recommandations, 27:21

Art. 8 - Instructions, 15:8,24; 16:40; 17:11-2,27; 19:32;  
27:21,24-5Art. 9 - Exemption, 12:34; 14:55,58,79,87-8; 15:24; 16:18,  
92; 17:10-2,53; 18:94,96; 20:46,50;

92; 17:10-2,53; 18:94,96; 20:46,50; 27:22,25

Comité, recommandations, 27:22

Art. 10, 15:25; 16:18; 20:48

Art. 11, 12:69; 15:24; 17:11; 20:48-9

Art. 11(2) - Affaires en instance, 12:20

Art. 12, 12:44; 15:24-5; 17:63; 20:50; 27:17,22-4

Comité, recommandation, 27:24

Art. 13, 12:26,44,47,50,69; 15:8,24; 16:40,60; 17:11,62-3;  
19:32; 20:49; 27:24-5

Comité, recommandations, 27:25

Art. 13(1) - Modification et annulation, 12:49

Art. 13(3) - Transmission, 20:49



- Rawlings, Terry, President, Canadian Association of Marketing Research Organizations; Professional Marketing Research Society**  
 Bill C-62, subject-matter  
 Discussion, 19:13-4,17,22-3,25-8  
 Statement, 19:7-13
- Reed, Justice**  
*See*  
*Friends of the Island Inc. v. Canada*
- REET**  
*See*  
 Environment Department - Regional Environmental Emergency Team
- Reid, John A., Director General, Transport Dangerous Goods, Department of Transport**  
 Bill C-45, discussion, 26:36-40
- Renewed (A) Canada**  
 Report of the Special Joint Committee of the Senate and the House of Commons on a Renewed Canada (Gérald Beaudoin, Dorothy Dobbie, 1992), reference, 17:99
- Reports to Senate**  
 Bill C-5, without amendment, 10:4-5,26  
 Bill C-11, without amendment but with observations, 2:5-7,22-5  
 Bill C-14, without amendment, 1:5,17; 2:6  
 Bill C-15, without amendment, 4:5-6,39  
 Bill C-33, with amendments, 26:7,9-10,30  
 Bill C-45, without amendment, 26:8,10,41  
 Bill C-62, without amendment, 36:4-5,27  
 Bill C-62, subject-matter, with recommendations, 27:4-58  
 Bill C-83, without amendment, 31:6,8,52  
 Bill C-88, without amendment, 32:4-5,6,27-8  
 Bill C-97, without amendment, 31:6,8,52  
 Bill C-110, without amendment, 37:5,6,58  
 Bill C-121, without amendment, 35:5,6,38-9  
 Bill S-8, without amendment, 30:4,8  
 Bill S-11, without amendment, 23:5,6,47  
 Expenses from 2nd Session of 34th Parliament, 2:6  
 Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia, 28:4-54
- Richardson, Lee, M.P. (Calgary Southeast), Parliamentary Secretary to the Minister of Transport**  
 Bill C-11, discussion, 2:10,17,19  
 Bill C-15, discussion, 3:14,18-9,21-2,24-7,29,31,46
- Richardson, Montgomery N., Executive Director, Communications Competition Coalition**  
 Bill C-62, subject-matter  
 Discussion, 18:36-45  
 Statement, 18:27-35  
 Biographical notes, 18:39,45
- Riche, Nancy, Executive Vice-President, Canadian Labour Congress**  
 Bill C-62, subject-matter  
 Discussion, 18:64,66-70,72-3,75-7  
 Statement, 18:60-4
- Ring, Tom, Director, Environmental Response and Emergency Planning, Department of Transport**  
 Bill C-121  
 Discussion, 35:20-32,35-8  
 Introductory remarks, 35:7
- Projet de loi C-62 - Loi sur les télécommunications, teneur—Suite**  
 Discussion—Suite  
 Art. 14 - Consultation, 16:34-5,41; 27:25  
 Comité, recommandations, 27:25  
 Art. 16, 15:25; 17:63; 19:32; 27:35  
 Art. 17 - Interdiction, 16:60,90  
 Comité, recommandation, 27:28  
 Art. 18, 27:28  
 Comité, recommandations, 27:28  
 Art. 19, Comité, recommandation, 27:28  
 Art. 19(1) - Demandes, 19:76  
 Art. 20, Comité, recommandation, 27:28  
 Art. 20(1) - Attribution, 12:21  
 Art. 20(2) - Conditions, 14:11  
 Art. 21, Comité, recommandation, 27:28  
 Art. 21(2) - Renouvellement, 19:76  
 Art. 22, Comité, recommandation, 27:28  
 Art. 23 - Consultation, 16:41,60,90; 17:53  
 Comité, recommandation, 27:28  
 Art. 29 - Règlements, 15:25; 27:28  
 Art. 30 - Définition de "service de télécommunication", 18:24; 20:51; 27:33  
 Art. 31 - Conditions de commercialisation, 18:24; 20:52-3  
 Art. 32, 18:24; 20:52-3  
 Art. 33, 16:67,71-2; 17:66; 18:24-5; 19:33; 20:53,69  
 Art. 33(1) - Tarifs justes et raisonnables, 14:54; 16:67,71-2,92; 17:65  
 Art. 33(2) - Discrimination injuste, 14:54; 16:67,71-2  
 Art. 33(5) - Méthodes, 12:22-3,73; 16:67,71-2; 17:27,66; 20:52,63; 27:34  
 Art. 33(6) - Précision, 16:92; 17:64; 27:34  
 Art. 34, 27:34  
 Art. 34(1) - Transmission d'émissions, 16:61,93  
 Art. 34(2) - Transmission par satellite, 16:61,64  
 Art. 35 - Approbation d'accords, 20:53  
 Art. 37 - Limitation de responsabilité, 20:53  
 Art. 39 - Abstention, 12:66,88-9; 14:55,58,75; 15:10,24, 35,42; 16:16-7,82,100; 17:12,27,51,112; 18:79,89,91,93-4; 19:34; 20:52-3,58-9,62-3; 21:24,48-9; 27:22,28-30  
 Comité, recommandations, 27:30  
 Art. 39(1) - Non-exercice de certains pouvoirs et fonctions, 12:89; 15:11; 16:88-9; 18:94,96; 19:98  
 Art. 39(2) - Caractère concurrentiel insuffisant, 12:89; 16:89; 18:96  
 Art. 40 - Ordre de fourniture de services, 16:18; 19:34; 20:53-4; 27:33  
 Art. 40(2) - Ordre de cession, 15:11; 20:54,62-3  
 Art. 41 - Neutralité quant au contenu, 12:93-4; 16:61; 17:123  
 Art. 42(2) - Exception, 27:35  
 Art. 44, 19:55; 27:35  
 Art. 45 - Interconnexion d'installations, 17:28  
 Art. 45(1) - Raccordement entreprise - autre exploitant, 16:89  
 Art. 46 - Télécommunications non sollicitées, 12:39,66-7; 17:28, 65,95,99-100,102,104-5,107,123; 18:64; 19:7,13,17,21; 20:11-2,18-9,51; 21:25-7,78; 27:30-1  
 Comité, recommandations, 27:31  
 Art. 47, 15:35,42  
 Art. 48, 16:42-3; 17:79-80,84-8,93  
 Art. 49 - Demande d'une municipalité, 16:42-3; 17:79-80,84-8,93  
 Art. 51, 27:36  
 Comité, recommandation, 27:36  
 Art. 52 - Conseil soumis aux normes et décrets, 12:43-4,70  
 Art. 53(2) - Intéressé, 18:83  
 Art. 60, 17:28  
 Art. 62 - Directives, 19:34; 20:41,55-6  
 Art. 63, 19:34; 20:41,55-6

**Ring, Tom, Director, Environmental Response and Emergency Planning, Department of Transport—Cont'd**  
 Bill C-121—Cont'd  
 Statement, 35:8-11

**Robert, Charles, Clerk of the Committee**  
 Organization meeting, 1:6-9

**Robert, Denis, Clerk of the Committee**  
 Bill C-5, 10:17  
 Bill C-11, 2:25  
 Bill C-15, 2:10; 4:39  
 Bill C-33, 22:35; 24:32; 26:21,25,30  
 Bill C-62, 35:53-5  
 Bill C-62, subject-matter, 13:23; 16:55,80; 20:32  
 Budget, 8:9; 31:53-4  
 Chairman, election, 11:55-6  
 Schedule and appearing, 11:57

**Robillard, Albert, President, Canadian Marine Officers Union**  
 Bill C-33, statement, 25:56

**Rochon, Marc, Deputy Minister, Department of Communications**  
 Bill C-88  
 Discussion, 32:15,19  
 Statement, 32:7-14

**Rock, Michael, General Manager, Society of Composers, Authors and Music Publishers of Canada**  
 Bill C-88  
 Discussion, 29:16-22  
 Statement, 29:14-5

**Rogers, Edward S., President and Chief Executive Officer, Rogers Communications Inc.**  
 Bill C-62, subject-matter  
 Discussion, 14:78-87,89-91,93-5  
 Statement, 14:74-5,77-8  
 Testimony, reference, 27:24,26,28  
 Biographical notes, 14:78,85

**Rogers Cantel Mobile Communications Inc. (Cantel)**  
 Background information, 15:32-3,39-41  
 Bill C-62, subject-matter  
 Brief, 15:32  
 Position, 15:33-42  
 Recommendations, 15:38

**Rogers Communications Inc.**  
 Background information, 14:74,79,86,88; 15:32  
 Bill C-62, subject-matter  
 Brief, 14:83,90,92,94; 27:32  
 Position, 14:74-85; 27:15,17,24,26,28,34-6  
 Recommendations, 14:78,82-3,94

**Romaniuk, Bohdan (Don), Chair, Telecommunications Committee, Canadian Bar Association**  
 Bill C-62, subject-matter  
 Discussion, 20:58-61,63-71  
 Statement, 20:39-50  
 Biographical notes, 20:39,58,65-6,71

**Rosenzweig, Allan, General Counsel, Telecommunications, Canadian Radio-Television and Telecommunications Commission**  
 Bill C-62, subject-matter, discussion, 21:27,44-5

**Projet de loi C-62 - Loi sur les télécommunications, teneur—Suite**  
 Discussion—Suite

Art. 64 à 67, Comité, recommandations, 27:31-2  
 Art. 68 - Appel, 15:24  
 Art. 73, 15:25  
 Art. 74 - Enquêtes, 13:8,10  
 Art. 80(1) - Licences, 19:76; 21:77-8  
 Art. 81, 16:19-20  
 Art. 81(1) - Instructions au Conseil, 12:11,23  
 Art. 94, 16:13  
 Art. 95, 16:13  
 Art. 96, 16:13  
 Art. 131, 15:11; 27:34

Étude article par article, explication, 18:50

Étude préalable, 12:6-7,13,15-7,64,99-100; 13:22-4,28,44; 14:23,78,87,105,107; 15:15,26; 16:19,26,31,35,78,80-1,87; 17:112; 18:68; 19:93; 20:70; 21:51-2; 27:5-7,36; 35:14,16,39,44-5

Historique, 12:8,14-5,61; 13:30,34; 14:8-9,13,24-5,32,34,82,105,108; 16:29,34-5,42,61,74-5; 17:62,70,108,112; 19:54,92-3; 20:41; 27:5

Portée, 12:34-5; 20:45,59; 27:10

Projet de loi C-16 (1978), comparaison, 16:34-5

Rapport au Sénat, 27:4-58; 35:39-40

Rédaction, 12:34-5; 18:20,22,45,51; 27:36; 35:16

**Projet de loi C-62: Loi concernant les télécommunications**

Alter, S. et R. Lemieux, Bibliothèque du Parlement, 13:34-5

**Projet de loi C-83 - Loi sur le transport des marchandises par eau**  
 But, 31:48-9

Dispositions, conventions internationales, conformité, 31:49-51

Rapport au Sénat, sans amendement, 31:6,8,52

**Projet de loi C-88 - Loi modifiant la Loi sur le droit d'auteur**

But, 31:18-9,31-2,39; 32:7,14-6

Discussion

Art. 2, 31:33

Art. 4, 31:33

Dispositions, 31:11-2,28-9,30

Définitions, 29:6-7,10,11-2,14-6; 31:12,13-4,19-20,22,32-3,37-8,40; 32:8-9,11-4

Historique, 31:11,12-3; 32:7-8,24

Portée, effets, 29:16-8; 31:10,20-2,23-4,36,40-6; 32:9-10,20-1,25-6

Projet de loi C-115, lien, 32:10-1,16-7,18-9,25

**Projet de loi C-97 - Loi sur l'assurance maritime**

Dispositions, 31:51-2

Rapport au Sénat, sans amendement, 31:6,8,52

Sources, 31:51,52

**Projet de loi C-110 - Loi sur l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland**

Discussion, art. 8 - Intégralité de la subvention, 37:21-2

Dispositions, ministre, pouvoirs, 37:26-8

Rapport au Sénat, sans amendement, 37:5,6,58

**Projet de loi C-115 - Loi portant mise en oeuvre de l'Accord de libre-échange nord-américain**

Projet de loi C-88, lien, 32:10-1,16-7,18-9,25

**Projet de loi C-121 - Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et une autre loi en conséquence**

Amendements, art. 660.7, 34:26-7,33-4

- Rossiter, Hon. Eileen, Senator (Prince Edward Island)**  
 Bill C-33, 25:21-2; 26:18-20,27
- Rossland, British Columbia**  
 City, letter to Senator Lucier concerning Bill C-62, 36:22-3,26
- Route Canada**  
 Reference, 5:15-6,154; 6:66
- Roy, René, Vice-President, Communications and Electrical Workers of Canada**  
 Bill C-62, subject-matter  
 Discussion, 17:14-6,18-22,25  
 Statement, 17:7-13
- Royal Bank of Canada**  
 Background information, 20:21-2,28-9,36  
 Bill C-62, subject-matter  
 Brief, 20:26  
 Position, 20:22-38; 27:11,13-4  
 Recommendations, 20:23-6,30,34
- Royal Canadian Air Force (CBC program)**  
 Reference, 17:98
- Royal Commission on National Passenger Transportation**  
 Railway lines, abandonment, interpretation, 5:153  
 Role, 5:147-8,148-9
- Ryan, Ken, Senior Surveyor, Plan Approval, Electrical Machinery, Department of Transport**  
 Bill C-121, discussion, 35:28,33-5
- Sabln, Daniel R.**  
*Impacts of Potential Future Railway Abandonments in Canada*, 7:122-3
- Salt**  
 Shipping, 22:26-7; 23:30
- Saskatchewan**  
 Bill C-62, subject-matter  
 Brief, 16:32-3  
 Position, 16:6-37; 21:55,60-1,63-6; 27:14-5,28-9  
 Recommendations, 16:16-7,23,31,34-4
- SaskTel**  
*See under*  
 Telecommunications
- Save the Georgia Strait Alliance**  
 Constitution, 34:29-30,31-2  
 Testimony on marine environmental protection  
 Briefs, authors, 34:22-3  
 Position, 34:24-34
- Schultz, Richard, Professor, Centre for the Study of Regulated Industries, McGill University**  
 Bill C-62  
 Position, quotations, references, 12:58-9; 13:33  
 Subject-matter  
 Appearance before Committee, invitation, 13:40  
 Brief, 14:96,107,114  
 Discussion, 14:105-21  
 Introductory remarks, 14:95-6  
 Position, 14:96-121; 27:24
- Projet de loi C-121 - Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et une autre loi en conséquence—Suite**  
 Dispositions, 34:10,21,28-9,32-3; 35:8-9,10-1  
 Améliorations, 35:31  
 Marée noire, conséquences, suivi, 35:23-5  
 Historique, contexte, 35:8  
 Mise en oeuvre, délais et coûts, 35:20-2  
 Modifications, 34:24; 35:10  
 Rapport au Sénat, sans amendement, 35:5,6,38-9
- Projet de loi S-8 - Loi sur la sécurité automobile**  
 Amendements proposés par la Chambre des communes  
 Approbation, 30:4,8  
 Art. 7(2), 30:6-8  
 Historique, 30:5-6  
 Rapport au Sénat, sans amendement, 30:4,8
- Projet de loi S-11 - Loi modifiant la Loi relative aux cessions d'aéroports**  
 Discussion  
 Art. 9 - Saisie, 23:41-2  
 Art. 10(1) - Insaisissabilité, 23:41-2  
 Art. 10(2) - Règlement, 23:42  
 Art. 11 - Qualité de placements autorisés: titres de créances, 23:36-7  
 Rapport au Sénat, sans amendement, 23:6
- Projet Hibernia**  
*Voir sous*  
 Pétrole et produits pétroliers
- Projet Lasmo**  
*Voir sous*  
 Pétrole et produits pétroliers
- Propriété intellectuelle**  
 Protection, conventions internationales, 32:19-20; 36:20
- Provinces de l'Atlantique**  
 Autoroutes, priorité, 5:166  
 Aviation, amélioration, 5:165  
 Camionnage  
 Amélioration, 5:165  
 Chemins de fer, concurrence, 5:12  
 Chemins de fer, tronçon, abandon ou vente  
 Compétence constitutionnelle, 5:145; 6:57-8  
 Développement économique régional, importance, 5:8-9,128, 145,160-1,164-5,166-7; 6:66-7; 8:62-3,79-80  
 Liste, 5:24,132  
 Milles, prévision, 6:54-5  
 Subventions, 5:17,66-7  
 Investissements, possibilités, 37:41  
 Musique, industrie locale, 29:18  
 Organismes, appui financier, 5:115; 6:53-4,59-60; 23:26  
 Premiers ministres, déclaration, mars 1989, référence, 6:66-7  
 Routes fermées, hivar, 8:54  
 Transports  
 Évolution, 5:165-6  
 Priorités, 6:59  
 Structure et politique, besoin, 8:55,56,62  
*Voir aussi*  
 Détroit de Northumberland, pont, construction  
 Île-du-Prince-Édouard  
 Ligne Truro-Sydney, Nouvelle-Écosse  
 Nouveau-Brunswick  
 Nouvelle-Écosse



**Schultz, Richard, Professor, Centre for the Study of Regulated Industries, McGill University—Cont'd**

Bill C-62—Cont'd

Subject-matter—Cont'd

Recommendations, 14:104-5

Statement, 14:96-105

Testimony, reference, 27:24

Biographical notes, 14:95-7,101,111,112-5,120

## SCI

*See*

Straits Crossing Inc.

## Scotia McLeod Inc.

Truro-Sydney line, sale, middleman, 5:20; 28:6

## Scott, Ian, Chief, Regulatory Research, Telecommunications,

Canadian Radio-Television and Telecommunications Commission

Bill C-62, subject-matter, discussion, 21:30-1

## Scott Maritimes Limited

Background information, 6:19-20

Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia, brief, reference, 5:78-9

Transportation system, effects, 5:113-4,164

## Seafarers

Unemployment rate, 25:18,25-6,53,58

Union representation, 25:21,55-6

## Seafarers' International Union of Canada (SIU)

Representations and members, 25:54-6

## Sherman, L.R. (Bud), Vice-Chairman, Canadian Radio-Television and Telecommunications Commission

Bill C-62

Appearance before Committee, invitation, 35:54-5

Letter to Senator Oliver, quotations, references, 35:43-4,54

Position, 35:43-4,54

Bill C-62, subject-matter

Discussion, 12:70-101; 21:24-51

Introductory remarks, 12:65-6

Letter to Senator Oliver, quotations, references, 21:23,31-2,35,45,51

Statement, 12:66-9

Testimony, reference, 27:6

## Shields, Paul, Research Assistant, Nova Scotia Liberal Caucus

Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia, discussion, 5:109,115

## Shipbuilding Industry

Legislation, opportunities, 22:15-6,18-9,20; 24:15-6

Non profitability, 24:17-20,24; 25:38-9

## Shipping

Coasting trade

Anticosti restriction line, 22:13; 23:18,19; 25:16,26; 26:26-7

Call, provision, 25:6-7,9-10,36-7,37-8,40-1

Canadian ships, availability and suitability, 22:11,14,20-1;

23:31-3,35; 24:12; 25:23,24,29,30

Costs, effects, 23:24,25-6; 24:9; 25:41-2

Forest products, lack, 25:42-3

Offshore oil industry, lack, 24:9-11,15-6

Registry of centralized data base, 25:14,32,63-4; 26:13-4,16-20

## Provinces de l'Atlantique—Suite

*Voir aussi—Suite*

Terre-Neuve

## Québec

Projet de loi C-62, teneur, comparution, 17:70

Séparation, 23:44

## Questions de privilège et appels au Règlement

Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse, sénateur Corbin, 8:26

Projet de loi C-15

Sénateur Bonnell, 3:45

Sénateur Corbin, 4:25

Sénateur Graham, 3:14,47

Sénateur Stollery, 4:37

Sénateur Thériault, 3:46-7

Projet de loi C-33

Sénateur Forrestall, 24:8

Sénateur Graham, 22:16

Projet de loi C-62, teneur, sénateur Graham, 13:23

## Racine, Paul, sous-ministre adjoint, Politiques des communications, ministère des Communications

Projet de loi C-62, discussion, 35:17,40-4

Projet de loi C-62, teneur, discussion, 12:35-6,38-9,42-3,49; 21:61,74

## RadioComm

*Voir*

Association RadioComm du Canada

## Radiocommunication, Loi

Références, 12:22; 17:40-4,47-8; 35:42-3

## Radiodiffusion, Loi

Amendement, proposition, 17:79-80,84-8,93; 27:36

Application, 19:74

Association du Barreau canadien, position, 20:41

Comité, recommandation, 27:36

Convergence, application, 35:42-3; 36:7,9,12,17,19-21

Discussion

Art. 3, 12:43; 16:64

Art. 3(1), 12:70

Art. 5(1), 12:43,69-70

Art. 5(2), 12:69-70; 13:12-3

Art. 28, 15:9

Ministre, pouvoirs, 12:45-8,50-1,69,85; 14:77,103; 15:8,15-6; 16:40; 17:62; 21:40,75; 27:24-5,27

Objectifs, 12:43

## Railtex Service Company Inc.

Activités, actifs et revenus, 7:116,117,139-40

Employés, taux horaire, 8:65

Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse, position, 7:116-22; 7A:292-302

Lignes secondaires ferroviaires, acquisition, 7:116-7,118-9,123-4,135-6,145; 9:13

Comparaison canado-américaine, 7:119-20

Échecs, 7:119

Sécurité, règlements et inspections, 7:120,125-6; 28:30,37-8

*Voir aussi*

Chemins de fer - Ligne Goderich-Exeter

**Shipping—Cont'd****Coasting trade—Cont'd**

- Commonwealth ships, preferential rights, revocation, 22:11,13, 18,21-2
- Crew, immigration policies, subjection, 22:14,20; 24:32-3; 25:8,12,13,28
- Canadians, 23:12,15-6; 24:8-9,11-2,23-4,29,31,33-7; 26:13,14,27-30
- Costs, 23:17-20; 25:41-2,58-9
- Other countries, negotiations, 25:17-8,18-21,68
- Qualified and trained, 24:23; 25:37,48,55
- Foreigners, 25:69-71
- Labour certification, 24:29-31
- Territorial limit, 24:28,30
- Cruise ships, 22:11,16,22-3; 23:35-6
- Charges and fees, 23:11-2
- International convention, conflict, 23:12
- Passengers, transportation between American ports, 23:7-8,20-2
- Taxes, exemption, 23:15,16-7,23
- Definition, 25:16,46-7
- Fishing vessels, duties, exception, 24:9,16-8
- Licence, foreign ships, waivers, 22:11-2,12-3,13-4; 23:34
- Abuse and unfair practices, 22:24-7; 24:9; 25:8-9,16,57-8,60
- Duty, exemption, 23:25; 24:26-8; 25:13-4
- Flags or registry, 22:19-20,22,27,32-3
- Foreign objection, example, 24:12-4
- Ministerial powers, 25:66-7,68-9
- Percentages, 22:26; 23:34-5; 24:31,33,34
- Term and renewal, 25:32-3,34-6,37,57-8
- Waiting period clause, 22:15,19; 23:25,27,28-34; 24:10,11,14, 15,25-6; 25:11-2,14-5,17,23-4,27,29,32,33-4,40,44,45, 48-51,53,56-7,59-60,67-8; 26:14-5,22-5
- Emergency provision, 23:35; 24:20-3; 25:7-8
- Publicity, need, 25:64-6
- See also above*
- Canadian ships
- United States, legislative comparison, 22:16-8,28,29-31; 25:28-9
- Fleet, status and viability, 23:17; 25:10-1,17,21-3,25-7,29-30, 31,33,38,50,51-3,53-5,60-2
- International conventions, consistency, 23:12; 25:12-3; 31:48-51; 35:21
- Convention for the Safety Life at Sea, 23:15,17; 24:32
- Marine traffic, control, 34:26
- Canadian Coast Guard, responsibility, 34:12
- Escorts ships, 34:14
- Exclusion zone, 34:14,24
- Pilots, increase, 34:14,17
- Prevention, incentives, 34:9-10
- Safety, international rules, 25:12-3
- Safety life at sea, SOLAS, 23:15,16,17; 24:32
- Salvage activities
- Canada-United States, agreement, 22:31-2
- International convention, provision, 35:13
- Shipyards, status, 22:15-6,18-9,20,22; 24:16; 25:38-9
- Tankers
- Canadian flags ships, 35:28
- Double-hull requirement, 34:11; 35:8
- Finland, utility, 34:7,8-9
- Penalties and sanctions, 34:9,17,20-1,29; 35:22-3,29,36,38
- Stability, 34:11; 35:32,33-4
- Structural failure and explosion, 35:33,34
- Timetable, 35:31-2
- Tonnage capacity, limit, 35:26-7
- Inspections, 34:10
- Foreign vessels, 25:13; 34:12-3,20; 35:9,34-5
- Frequency, 34:28-9; 35:9

**Rapport Brander-Smith***Voir*

Comité d'examen public des systèmes de sécurité des navires-citernes et de la capacité d'intervention en cas de déversements en milieu marin - Rapport

**Rapports au Sénat**

- Dépenses de la 2<sup>e</sup> session de la 34<sup>e</sup> législature, 2:6
- Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse, 28:4-54
- Projet de loi C-5, sans amendement, 10:4-5,26
- Projet de loi C-11, sans amendement mais avec observations, 2:5-7,22-5
- Projet de loi C-14, sans amendement, 1:5,17; 2:6
- Projet de loi C-15, sans amendement, 4:5-6,39
- Projet de loi C-33, avec amendements, 26:7,9-10,30
- Projet de loi C-45, sans amendement, 26:8,10,41
- Projet de loi C-62, sans amendement, 36:4-5,27
- Projet de loi C-62, teneur, avec recommandations, 27:4-58
- Projet de loi C-83, sans amendement, 31:6,8,52
- Projet de loi C-88, sans amendement, 32:4-5,6,27-8
- Projet de loi C-97, sans amendement, 31:6,8,52
- Projet de loi C-110, sans amendement, 37:5,6,58
- Projet de loi C-121, sans amendement, 35:5,6,38-9
- Projet de loi S-8, sans amendement, 30:4,8
- Projet de loi S-11, sans amendement, 23:5,6,47

**Rawlings, Terry, président, Canadian Association of Marketing Research Organizations; Association professionnelle de recherche en marketing**

- Projet de loi C-62, teneur
- Discussion, 19:13-4,17,22-3,25-8
- Exposé, 19:7-13

**Reed, Juge***Voir*

*Friends of the Island Inc. c. Canada*

**Reid, John A., directeur général, Transport des marchandises dangereuses, ministère des Transports**

- Projet de loi C-45; discussion, 26:36-40

**Réseau de télévision CTV Ltée**

- Activités et constitution, fonctionnement, 31:11,15-8,39-40, 41-2,43-4; 32:12-3
- Radiodiffuseurs conventionnels, comparaison, 31:25-7,30-2
- Projet de loi C-88
- Droits d'auteur, litige, 29:8-9,17; 31:30-1,38-9,42-3
- Effets, 31:10,18-21,28-9,40-1,44-6; 32:12,13-4,20-1,26-7
- Plan de travail, 31:6

**Réseau de télévision CTV Ltée c. Canada (Commission du droit d'auteur) [(1993) 2 CF 115], 31:19,21,23-4,37,39; 32:9,10,11, 15-6,17,25****Richardson, Lee, député (Calgary Southeast), secrétaire parlementaire du ministre des Transports**

- Projet de loi C-11, discussion, 2:10,17,19
- Projet de loi C-15, discussion, 3:14,18-9,21-2,24-7,29,31,46

**Richardson, Montgomery N., directeur exécutif, Coalition pour les communications compétitives**

- Notes biographiques, 18:39,45
- Projet de loi C-62, teneur
- Discussion, 18:36-45
- Exposé, 18:27-35

- Shipping—Cont'd**  
**Tankers—Cont'd**  
 Life, years, 34:21  
 Safety, Canadian standards to meet, 35:28  
 Single-hull, elimination, 34:21; 35:8-9
- Shipping Federation of Canada**  
 Bill C-33, position, 25:6-15  
 Members, 25:11
- Short Line Railways: Experience in the United States and Canada**  
 Arthur G. Wilson with John Heads and Denver Tolliver, September 1990 (Exhibit TC-27), 5:64,66; 7:5,63
- Simard, Hon. Jean-Maurice, Senator (Edmundston)**  
 Bill C-15, 3:7,16,21
- Simmie, Patricia, President, Professional Marketing Research Society; Canadian Association of Marketing Research Organizations**  
 Bill C-62, subject-matter  
 Discussion, 19:23-4  
 Statement, 19:6-7
- Simpson, David, Executive Director, Consumers' Association of Canada**  
 Bill C-62, subject-matter  
 Discussion, 17:29-38  
 Statement, 17:25-6
- SIU**  
*See*  
 Seafarers' International Union of Canada
- Sjoquist, Maury R., National President, Canadian Merchant Service Guild**  
 Bill C-33  
 Discussion, 25:18-30  
 Statement, 25:15-8
- Slaunwhite, Donald C., Provincial Chairman, Legislative Board, Nova Scotia, United Transport Union**  
 Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia, discussion, 5:142-3
- Smee, Bob, Vice-Chairman, Canadian Satellite Users Association**  
 Bill C-62, subject-matter  
 Discussion, 16:61-2,64-5,68,71  
 Statement, 16:56-7
- SOCAN**  
*See*  
 Society of Composers, Authors and Music Publishers Association of Canada
- Society for the Prevention of Cruelty to Animals (SPCA)**  
 Livestock, transportation, regulations, 5:110
- Society of Composers, Authors and Music Publishers Association of Canada (SOCAN)**  
 Activities and membership, 29:14-6,21-2  
 Bill C-88  
 Copyrights  
 Litigation, 29:8-9,17; 31:12-3,14,19-21,22,24-5  
 Perception, 31:15,18,22-3,26,27,31,33-5,37-8,39-40; 32:12, 15-6,26
- Riche, Nancy, vice-présidente exécutive, Congrès du travail du Canada**  
 Projet de loi C-62, teneur  
 Discussion, 18:64,66-70,72-3,75-7  
 Exposé, 18:60-4
- Ring, Tom, directeur, Intervention environnementale et planification d'urgence, ministère des Transports**  
 Projet de loi C-121  
 Discussion, 35:20-32,35-8  
 Exposé, 35:8-11  
 Remarques introductives, 35:7
- Robert, Charles, greffier du Comité**  
 Séance d'organisation, 1:6-9
- Robert, Denis, greffier du Comité**  
 Budget, 8:9; 31:53-4  
 Calendrier des travaux et témoins, 11:57  
 Président, élection, 11:55  
 Projet de loi C-5, 10:17  
 Projet de loi C-11, 2:25  
 Projet de loi C-15, 2:10; 4:39  
 Projet de loi C-33, 22:35; 24:32; 26:21,25,30  
 Projet de loi C-62, 35:53-5  
 Projet de loi C-62, teneur, 13:23; 16:55,80; 20:32
- Robillard, Albert, président, Syndicat canadien des officiers de marine marchande**  
 Projet de loi C-33, exposé, 25:56
- Rochon, Marc, sous-ministre, ministère des Communications**  
 Projet de loi C-88  
 Discussion, 32:15,19  
 Exposé, 32:7-14
- Rock, Michael, directeur général, Société canadienne des auteurs, compositeurs et éditeurs de musique**  
 Projet de loi C-88  
 Discussion, 29:16-22  
 Exposé, 29:14-5
- Rogers, Edward S., président et directeur général, Rogers Communications Inc.**  
 Notes biographiques, 14:78,85  
 Projet de loi C-62, teneur  
 Discussion, 14:78-87,89-91,93-5  
 Exposé, 14:74-5,77-8  
 Témoignage, référence, 27:24,26,28
- Rogers Cantel Mobile Communications Inc. (Cantel)**  
 Information de base, 15:32-3,39-41  
 Projet de loi C-62, teneur  
 Mémoire, 15:32  
 Position, 15:33-42  
 Recommandations, 15:38
- Rogers Communications Inc.**  
 Information de base, 14:74,79,86,88; 15:32  
 Projet de loi C-62, teneur  
 Mémoire, 14:83,90,92,94; 27:32  
 Position, 14:74-85; 27:15,17,24,26,28,34-6  
 Recommandations, 14:78,82-3,94



- Society of Composers, Authors and Music Publishers Association of Canada (SOCAN)—Cont'd**  
 Bill C-88—Cont'd  
 Letters of May 4 and 6, 1993 of Paul Spurgeon to Jay Thomson, Canadian Cable Television Association, 31:22-3,24; 32:9-10, 17-8,24,25  
 Position, 29:10,11,18-9  
 Financial statement, 29:16-7,21  
 Historical background, 29:20-1
- Soucy, Yvon, Senior Policy Advisor, Airport Transfer Task Force, Department of Transport**  
 Bill C-15, 3:14,19-21,24-31; 4:16  
 Bill S-11, discussion, 23:39,41-2
- Southern Rails Cooperative**  
*See under*  
 Railways
- SPCA**  
*See*  
 Society for the Prevention of Cruelty to Animals
- Splvak, Hon. Mira, Senator (Manitoba)**  
 Bill C-5, 10:25-6  
 Bill C-11, 2:12,14,18  
 Bill C-15, 3:11,28,41-2,47; 4:11-2,30  
 Bill C-62, subject-matter  
 Canadian Bar Association, Media and Communications Law Section, brief, 20:68-9  
 Canadian Labour Congress, position, 18:67-70,74  
 Canadian Satellite Users Association, position, 16:65-7  
 Procedure, 12:81; 15:27; 19:19  
 Public Interest Advocacy Centre, position, 15:28  
 Purpose, 18:74  
 Rogers Cantel Mobile Communications Inc., background information, 15:39,41  
 Schultz, Richard, position, 14:111-3  
 Telecommunications  
 Broadcasting  
 Broadcasters, telecommunications activities, exemption, 21:46-7,58  
 Cable television  
 Convergence of cable and telephone, 17:24  
 Direct broadcast satellite services, competition, 16:103-5  
 Convergence of broadcasting and telecommunications, 20:37-8  
 Canadian carriers  
 Definition, 18:95-6  
 Employees, jobs, losses, 16:84  
 Foreign ownership, 18:67-70; 20:36-7  
 Canadian Radio-Television and Telecommunications Commission  
 Forbearance, power, 16:100-1  
 Rates, just and reasonable, 18:91-2  
 Regional commissioners  
 Appointment, 12:26,76-7; 13:11  
 Manitoba, 12:26; 13:11  
 Regional offices, Manitoba, 13:11  
 Reselling, role, 12:33  
 Role, 20:20  
 Cellular mobile radiotelephone services, 15:39,42  
 Companies  
 Manitoba Telephone System, 12:32,54,76; 13:10,14  
 Ownership, public sector and private sector, 12:54-5; 18:74; 19:44-5  
 Price cap regulation, effect, 21:47
- Romaniuk, Bohdan (Don), président, Comité des télécommunications, Association du Barreau canadien**  
 Notes biographiques, 20:39,58,65-6,71  
 Projet de loi C-62, teneur  
 Discussion, 20:58-61,63-71  
 Exposé, 20:39-50
- Rosenzweig, Allan, avocat général, télécommunications, Conseil de la radio-diffusion et des télécommunications canadiennes**  
 Projet de loi C-62, teneur, discussion, 21:27,44-5
- Rossiter, honorable Eileen, sénateur (Île-du-Prince-Édouard)**  
 Projet de loi C-33, 25:21-2; 26:18-20,27
- Rossland, Colombie-Britannique**  
 Ville, lettre au sénateur Lucier concernant le projet de loi C-62, 36:22-3,26
- Route Canada**  
 Référence, 5:15-6,154; 6:66
- Routes et autoroutes**  
 Autoroute de l'Atlantique, deuxième voie, améliorations, 5:77-8, 82-3,97,111-2; 6:11,44-5; 8:23  
 Camions, dommages causés, 5:83,105,110; 8:14-5,46-8,58-9; 9:8  
 Circulation achalandée, 5:149; 8:11,13,21,23-4,46-8,58-9; 9:8  
 Coûts, 5:81-2,96-7,100,110-2; 6:10-1; 8:39  
 Subventions, effets, 5:60-2,148  
 Entretien, responsabilité, 7:83; 8:47,48  
 Produits dangereux, 5:91-2,106  
 Sécurité, importance, 5:81,166; 8:48  
 Véhicules, polluants, émissions, 5:91-2; 7:27  
*Voir aussi*  
 Camionnage, industrie
- Roy, René, vice-président, Syndicat des travailleurs et travailleuses en communication et électricité du Canada**  
 Projet de loi C-62, teneur  
 Discussion, 17:14-6,18-22,25  
 Exposé, 17:7-13
- Royal Canadian Air Force (Société Radio-Canada, émission du réseau anglais)**  
 Référence, 17:98
- Ryan, Ken, expert maritime supérieur, Approbation de plans d'électricité et des machines, ministère des Transports**  
 Projet de loi C-121, discussion, 35:28,33-5
- Sabin, Daniel R.**  
*Impacts of Potential Future Railway Abandonments in Canada*, 7:122-3
- Saskatchewan**  
 Projet de loi C-62, teneur  
 Mémoire, 16:32-3  
 Position, 16:6-37; 21:55,60-1,63-6; 27:14-5,28-9  
 Recommandations, 16:16-7,23,31,34-4
- SaskTel**  
*Voir sous*  
 Télécommunications

**Spivak, Hon. Mira, Senator (Manitoba)—Cont'd**Bill C-62, subject-matter—*Cont'd*Telecommunications—*Cont'd*Companies—*Cont'd*

Telesat, 16:74

Equipment, exports, 14:44-5

Federal government

Powers

Exemptions of categories of carriers, 18:95-6

Licence-issuing system, 12:55,88

National security, directives to Canadian carrier, 15:31

Review of CRTC decisions, variation or rescission, 15:21

Scope, evaluations, 18:96; 21:43

Provinces, consultations

Agreements, memorandums of understanding, discussions, Manitoba, 13:10-1

Participation in policy decision-making process, regional needs, consideration, 12:26-7,76; 13:10-1

Industry

Competition, 12:27-8; 13:43; 15:27-8; 16:72-3,100-1; 17:36; 18:67-8; 19:44-6,89

Stentor, position, 19:89

Competitiveness, 12:80; 15:13-5,28; 16:66-7,73

Concentration of ownership, 18:90-1

Market, globalization, 17:36

Monopolies, dominant carriers, 13:43; 14:26-7; 19:102

NAFTA, implications, 21:14-6

Legislation, rates, effect, 12:28

Licences, issuance

Manitoba Government, position, 13:13-4

Minister and Department of Communications, power, 12:55,88

System, 12:32,55

National policy

National strategy, vision, 17:36; 19:102; 20:38

Objectives, 15:27-8; 16:66-7,104; 18:68; 19:102; 20:68; 21:56-7

Competition, 19:44-6,102

Priorities, importance of each relative to the others, 21:57

Regions

Economic development, 13:13

Sensitivities, representation, 13:11-2; 19:102; 21:56

Provinces, Manitoba, legislation, effect, 12:26-8,32,76-80; 13:14

Public interest, relevance, 12:54-5; 14:26-7; 15:27

Regulatory framework, need, 13:43; 17:36

Reselling

Competition, 19:44-6,79

Exclusion from legislation, 17:17-8; 20:36-7; 21:58

Industry, background information

Infrastructure, 19:47,61-2

Innovativeness, 19:78,82

Ownership, Canadian, foreign, 19:42-3,78,81

Role, 17:18-9; 19:41-2,78-9

Manitoba, 13:21

Stentor, position, 19:42,44

Value added services, 14:64-5,68-9

Services

Convergence of computing and telecommunications, 20:20

Costs, 18:91-2

Non-availability in Canada although produced in Canada, 14:44

Radio and television programs, 14:44-5

Remote areas, 19:44

Technology, networks, 19:61-2

**Save the Georgia Strait Alliance**

Constitution, 34:29-30,31-2

Témoignage sur la protection du milieu marin

Mémoire, auteurs, 34:22-3

Position, 34:24-34

**Schultz, Richard, professeur, Centre for the Study of Regulated**

Industries, McGill University

Comparution devant le Comité, 13:40

Notes biographiques, 14:95-7,101,111,112-5,120

Projet de loi C-62

Position, citations, références, 12:58-9; 13:33

Teneur

Discussion, 14:105-21

Exposé, 14:96-105

Mémoire, 14:96,107,114

Position, 14:96-121; 27:24

Recommandations, 14:104-5

Remarques introductives, 14:95-6

Témoignage, référence, 27:24

**SCI***Voir*

Strait Crossing Inc.

**Scotia McLeod Inc.**

Ligne Truro-Sydney, vente, intermédiaire, 5:20; 28:6

**Scott, Ian, chef, recherche en réglementation, télécommunications,**

Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes

Projet de loi C-62, teneur, discussion, 21:30-1

**Scott Maritimes Limited**

Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse, mémoire, référence, 5:78-9

Information de base, 6:19-20

Transports, système, effets, 5:113-4,164

**Sel**

Transports maritimes, 22:26-7; 23:30

**Service canadien du renseignement de sécurité, Loi**

Référence, 27:23-4

**Sherman, L.R., vice-président, Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes**

Projet de loi C-62

Comparutions devant le Comité, invitation, 35:54-5

Lettre au sénateur Oliver, citations, références, 35:43-4,54

Position, 35:43-4,54

Projet de loi C-62, teneur

Discussion, 12:70-101; 21:24-51

Exposé, 12:66-9

Lettre au sénateur Oliver, citations, références, 21:23,31-2,35, 45,51

Remarques introductives, 12:65-6

Témoignage, référence, 27:6

**Shields, Paul, adjoint à la recherche, Caucus libéral de la Nouvelle-Écosse**

Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse, discussion, 5:109,115

- Spivak, Hon. Mira, Senator (Manitoba)—Cont'd**  
 Bill C-62, subject-matter—Cont'd  
 Telephone services  
   Evaluation, 17:36  
   Long-distance service, competition, 16:83-7  
   Third World countries, effect, 14:44  
 Trade issue  
   Bureau of Competition Policy, role, 20:69  
   International agreements, relevance, 17:18-9  
   Transfer to an economic portfolio, 14:111  
 United States, AT&T, jobs, creation, 13:21  
 Users  
   Privacy  
     Protection, 18:66; 19:22-5; 20:20  
     Right to privacy, 20:17-20  
   Protection, 12:78-80  
   Services, universal access at affordable prices, 12:54-5;  
     16:73; 17:36; 18:67,69-70; 19:42,44,89  
   Telecommunications Workers Union, tape, 16:87  
 Bill C-88, 31:25-7,30  
 Bill C-110, 37:26-8,53,57-8  
 Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and  
   Sydney, Nova Scotia, 5:32-3,60-2,66-8,99; 6:17-9,28,38-9,50,  
   70-1; 7:26; 8:36-7,48,62,71  
 Document, availability, 8:8  
 Railways, shortlines, 5:91-2; 6:19; 7:25,27,43-4  
 Truro-Sydney line, 5:91-2; 6:17-8,27,39,40,66; 7:41; 8:16-7,  
   38-9,61,79-80  
   Bidders, 5:114; 6:30,39,50  
   Jurisdiction, 5:99-100; 9:38  
   Profitability, 8:41; 9:24-6,28-9  
   Safeguards, 6:30,39; 8:79  
 Review of the subject-matter and status of the on-going  
   Canada-United States Air Transport Agreement negotiations,  
   33:34-6
- Spurgeon, Paul, Legal Counsel, Society of Composers, Authors  
 and Music Publishers of Canada**  
 Bill C-88  
   Discussion, 31:37-45  
   Letter to Jay Thomson, Canadian Cable Television Association  
     Dated May 4, 1993, 31:22-4,34-5,37-8  
     Dated May 6, 1993, 32:9-10,17-8,24
- SRC**  
*See*  
 Railways - Southern Rails Cooperative
- St-Amant, Jacques, Lawyer and Volunteer, Fédération nationale des  
 associations de consommateurs du Québec**  
 Bill C-62, subject-matter, discussion, 17:67-74
- Staggers Act**  
*See under*  
 United States
- Stein, Ken, President, Canadian Cable Television Association**  
 Bill C-62, subject-matter  
   Discussion, 17:80-94  
   Statement, 17:75-80  
 Bill C-88  
   Discussion, 31:34-7  
   Statement, 31:32-4
- Stentor Canadian Network Management**  
 Background information, 19:64-5,67-8,71-2,91
- Short Line Railways: Experience in the United States and Canada**  
 Arthur G. Wilson avec John Heads et Denver Tolliver, septembre  
 1990 (pièce TC-27), 5:64,66; 7:5,63
- SIM**  
*Voir*  
 Syndicat international des marins canadiens
- Simard, honorable Jean-Maurice, sénateur (Edmundston)**  
 Projet de loi C-15, 3:7,16,21
- Simmie, Patricia, présidente, Association professionnelle de  
 recherche en marketing; Canadian Association of Marketing  
 Research Organizations**  
 Projet de loi C-62, teneur  
   Discussion, 19:23-4  
   Exposé, 19:6-7
- Simpson, David, directeur exécutif, Association des consommateurs  
 du Canada**  
 Projet de loi C-62, teneur  
   Discussion, 17:29-38  
   Exposé, 17:25-7
- Sjoquist, Maury R., président national, Guilde de la marine marchande  
 du Canada**  
 Projet de loi C-33  
   Discussion, 25:18-30  
   Exposé, 25:15-8
- Staunwhite, Donald C., président provincial, Conseil législatif de  
 la Nouvelle-Écosse, Travailleurs unis des transports**  
 Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale  
   reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse, discussion, 5:142-3
- Smee, Bob, vice-président, Association canadienne des utilisateurs  
 de satellites**  
 Projet de loi C-62, teneur  
   Discussion, 16:61-2,64-5,68,71  
   Exposé, 16:56-7
- SOCAN**  
*Voir*  
 Société canadienne des auteurs, compositeurs et éditeurs de  
 musique
- Société canadienne des auteurs, compositeurs et éditeurs de musique  
 (SOCAN)**  
 Activité et constitution, 29:14-6,21-2  
 Historique, 29:20-1  
 Projet de loi C-88  
   Droits d'auteur  
     Litige, 29:8-9,17; 31:12-3,14,19-21,22,24-5  
     Perception, 31:15,18,22-3,26,27,31,33-5,37-8,39-40; 32:12,  
       15-6,26  
   Lettres des 4 et 6 mai 1993 de Paul Spurgeon adressées à Jay  
     Thomson, Association canadienne de télévision par câble,  
     31:22-3,24; 32:9-10,17-8,24,25  
   Position, 29:10,11,18-9  
   Revenus financiers, 29:16-7,21
- Société d'expansion du Cap-Breton**  
 Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale  
   reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse, position, 5:163-4  
 Information de base, 5:105,107-8,134-5,140-1  
 Rôle, 5:170



**Stentor Resource Centre**

Background information, 19:64-5

**Stentor Telecom Policy Inc.**

Appearance as witness, date, 12:17,101

Background information, 19:64,91; 20:7

Bill C-62, position, 35:45-53

Bill C-62, subject-matter

Brief, document, amendments, proposals, 19:66,70-1,74-6,83, 94-7; 27:32; 35:45

Position, 19:66-104; 21:49; 27:16,22,25-6,28-9,33,35-6

Recommendations, 19:69-70,75-7,82-5,88-9,94-102

**Stettler Line**

*See under*

Railways

**Stewart, Guthrie, Immediate Past Chairman, RadioComm Association of Canada; Vice-President, BCE Mobile Inc.**

Bill C-62, subject-matter

Discussion, 17:44-8,50

Statement, 17:39-44

**Stewart, Hon. John B., Senator (Antigonish-Guysborough)**

Bill C-5, 10:10-8,21-6

Bill C-33, 22:27-32,34; 24:17-20,25,30-1

Bill C-110, 37:10-4,52-3,55

Budget, 8:8-9

Motion, 9:53

Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia, 5:76,80-1,141-3,155,164,166-8; 6:22,28-30,36-8; 7:140-1; 8:13-4; 9:38-40

Canadian National Railway, 5:17,75,128-9,139-40,155; 6:64,68

Highways, 5:30,77-9,88,110-1,166; 6:44

Motions, 6:4-6,52-3

Procedure, 5:23,39,68,91,113,131,150; 6:14,20-2; 7:9,43,77, 90; 8:62; 9:50

Railways, shortlines, 5:31,52-3,62-3,127-8,130,154-5; 6:63-4; 7:17-20,22-3,36-41; 8:7; 9:27-8,48

Schedule and appearing, 9:23

Trucking, 5:48-9,63-4,92-3,167; 6:38; 8:14-5

Truro-Sydney line, 5:32,44-7,62,75-6,128,133; 6:22,29,43-4,63; 7:56-7; 8:67

Buyers and bidders, 5:31,76,80; 6:29; 7:139-40,142

Commodities carried, 5:26-7,129,164; 8:13

Condition, maintenance and safety, 5:29,35,130; 6:45

Jurisdiction, 5:27-8,30-1,47,53,99; 8:18,19-20,48-50; 9:33-8

Privatization, 6:11-3,29; 7:108-9; 8:50-1,60-1,78-9

Profitability, 5:45-6; 7:52,54-5,78

Regional economic development, 5:113-4,163-6; 7:53-4

Value, 5:25-6; 6:37-8,64-6; 7:23,55-6

**Stollery, Hon. Peter Alan, Senator (Bloor and Yonge)**

Bill C-15, 4:16-7,37

**Store Forest Industries Limited**

Background information, 5:105,113; 6:8-10,15,19-20,22-3,39-40; 8:13-4,73-4; 11:20

Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia

Position, 6:11-23,29

Submission (Exhibit TC-11), 6:5,17,52

Testimony, reference, 6:68

**Strait Crossing Inc. (SCI)**

Developer, background information, 37:8,17,24,25-6,28,29-30,33

**Société de développement du Cap-Breton (DEVCO)**

Charbon, transport ferroviaire, 6:35-6; 8:55

Contrats, soumission, 5:140; 6:33

Dépendance, 6:32,39,40

Pourcentages, 6:37

Propriétaire et investissements, 6:34,38,47

Constitution, mandat et activités, 6:31-2,36-7,38-9

Emplois, situation, 6:40

Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse

Mémoire (pièce TC-13), 6:5,52

Position, 6:33,35-6,39-40

Prise en main et achat, 6:34-5,36,37-8,50

Suggestion, 6:47; 8:30,33-4,34-5,61-2

Témoignage, référence, 6:66

Investissements fédéraux, 5:161

**Société pour la prévention de la cruauté envers les animaux (SPCA)**

Bétail, transport, réglementations, 5:110

**Société Radio-Canada**

Droits d'auteur, 31:31

**Sociétés d'États**

Autosuffisance, politique, 6:38-9,50

**Soirée du hockey (Société Radio-Canada, émission)**

Droits d'auteur, 31:11,16-7,40,45

**Soucy, Yvon, conseiller principal, Politique, Groupe de travail sur la cession des aéroports, ministère des Transports**

Projet de loi C-15, 3:14,19-21,24-31; 4:16

Projet de loi S-11, discussion, 23:39,41-2

**Southern Rails Cooperative**

*Voir sous*

Chemins de fer

**SPCA**

*Voir*

Société pour la prévention de la cruauté envers les animaux

**Spivak, honorable Mira, sénateur (Manitoba)**

Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale

reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse, 5:32-3,60-2,66-8,99; 6:17-9,28,38-9,50,70-1; 7:26; 8:36-7,48,62,71

Chemins de fer, réseaux secondaires, 5:91-2; 6:19; 7:25,27,43-4

Documents, disponibilité, 8:8

Ligne Truro-Sydney, 5:91-2; 6:17-8,27,39,40,66; 7:41; 8:16-7, 38-9,61,79-80

Acheteurs éventuels, 5:114; 6:30,39,50

Assujettissement, 5:99-100; 9:38

Garanties, 6:30,39; 8:79

Rentabilité, 8:41; 9:24-6,28-9

Examen de la question et la situation des négociations en cours concernant l'entente Canada-États-Unis sur le transport aérien, 33:34-6

Projet de loi C-5, 10:25-6

Projet de loi C-11, 2:12,14,18

Projet de loi C-15, 3:11,28,41-2,47; 4:11-2,30

Projet de loi C-62, teneur

Association canadienne des utilisateurs de satellites, position, 16:65-7

Association du Barreau canadien, Media and Communications Law Section, mémoire, 20:68-9

But, 18:74

**Streatch, Hon. Ken, Minister, Transportation and Communications,  
Government of Nova Scotia**  
Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and  
Sydney, Nova Scotia  
Discussion, 5:67-8, 74-89, 93-4; 11:11-2, 14, 16-22, 25-7  
Statement, 5:69-74; 11:8-11  
Submission (Exhibit TC-3), 5:85; 6:5, 52; 28:26  
Testimony, references, 5:170; 6:37, 45; 28:26-7

**Stubbert, J. Wesley, Deputy Warden, Cape Breton County;  
Co-Chairman, Save the VIA Rail Committee**  
Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and  
Sydney, Nova Scotia  
Discussion, 8:33-6, 41, 44, 47-8  
Statement, 8:26-9

**Stursberg, Richard, Senior Vice-President, Legal and Environmental  
Matters, Unitel Communications Inc.**  
Bill C-62, subject-matter  
Discussion, 17:112-26  
Statement, 17:108-12

**Sydney Steel Corporation (SYSCO)**  
Background information, 5:161; 6:23-4, 26-8, 35-6, 38-40, 47  
Bill C-33, tabled highlights, 23:32  
Coasting trade, 23:28, 31-4  
Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and  
Sydney, Nova Scotia  
Position, 6:24-5, 27-31  
Submission (Exhibit TC-12), 6:5, 26-7, 52  
Investments, 5:161  
Privatization, 5:80  
United States, economy, decisions, effects, 5:90; 6:28

#### **Sydney-Truro Line**

*See*

Truro-Sydney line, Nova Scotia

#### **Sylvain, Hon. John, Senator (Rougemont)**

Bill C-33, 22:21-3; 25:46-7; 26:20  
Bill C-45, 26:38-40  
Bill C-62  
ACTRA, appearance before Committee, scheduling, 35:53-6  
Procedure, 35:52  
Report to Senate, 35:55; 36:27  
Telecommunications, 36:19-21  
Bill C-62, subject-matter  
Communications Competition Coalition, position, 18:41-2, 45  
Communications Department, clause by clause explanatory notes,  
16:55  
Consumers' Association of Canada, background information,  
17:37  
Fonorola Inc., recommendations, 14:58  
Gemini Group, Automated Distribution Systems Inc.  
Background information, 18:11, 13  
Letter to Chairman of Committee from P.W. Nelson, President  
and Chief Executive Officer, 18:11, 14  
Position, 18:11, 13, 15-6  
Information Technology Association of Canada, background  
information, 14:34  
International Brotherhood of Electrical Workers, position,  
17:58-9  
Prestudy, 16:31  
Procedure, 16:29, 32  
Saskatchewan Government, position, 16:27-31  
Schultz, Richard, position, 14:108-9

#### **Spivak, honorable Mira, sénateur (Manitoba)—Suite**

Projet de loi C-62, teneur—*Suite*

Centre pour la défense de l'intérêt public, position, 15:28

Congrès du travail du Canada, position, 18:67-70, 74

Procédure, 12:81; 15:27; 19:19

Rogers Cantel Mobile Communications Inc., information de base,  
15:39, 41

Schultz, Richard, position, 14:111-3

Télécommunications

Commerce, question

Bureau de la politique de concurrence, rôle, 20:69

Ententes internationales, pertinence, 17:18-9

Transfert à un portefeuille économique, 14:111

Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications  
canadiennes

Abstention, pouvoir, 16:100-1

Bureaux régionaux, Manitoba, 13:11

Conseillers régionaux

Manitoba, 12:26; 13:11

Nomination, 12:26, 76-7; 13:14

Revente et revendeurs, rôle, 12:33

Rôle, 20:20

Tarifs, justes et raisonnables, 18:91-2

Entreprises canadiennes

Définition, 18:95-6

Employés, emplois, pertes, 16:84

Propriété étrangère, 18:67-70; 20:36-7

Équipement, exportations, 14:44-5

États-Unis, AT&T, emplois, création, 13:21

Gouvernement fédéral

Pouvoirs

Exemptions des catégories d'entreprises, 18:95-6

Licences, attribution, système, 12:55, 88

Portée, évaluations, 18:96; 21:43

Reconsidération des décisions du CRTC, modification ou  
annulation, 15:21

Sécurité nationale, politique étrangère, instructions aux  
entreprises canadiennes, 15:31

Provinces, consultations

Ententes, protocoles, discussions, Manitoba, 13:10-1

Participation au processus décisionnel de la politique, régions,  
besoins, considération, 12:26-7, 76; 13:10-1

Industrie

ALÉNA, implications, 21:14-6

Compétitivité, 12:80; 15:13-5, 28; 16:66-7, 73

Concentration du pouvoir par la propriété, 18:90-1

Concurrence, 12:27-8; 13:43; 15:27-8; 16:72-3, 100-1; 17:36;  
18:67-8; 19:44-6, 89

Stentor, position, 19:89

Marché, globalisation, 17:36

Monopoles, entreprises dominantes, 13:43; 14:26-7; 19:102

Intérêt public, pertinence, 12:54-5; 14:26-7; 15:27

Licences, attribution

Manitoba, gouvernement, position, 13:13-4

Ministre et ministère des Communications, pouvoir, 12:55, 88

Système, 12:32, 55

Mesure législative, tarifs, effets, 12:28

Politique nationale

Objectifs, 15:27-8; 16:66-7, 104; 18:68; 19:102; 20:68;  
21:56-7

Concurrence, 19:44-6, 102

Priorités, importance de chacun par rapport aux autres, 21:57

Régions

Expansion économique, 13:13

Intérêts, représentation, 13:11-2; 19:102; 21:56

Stratégie nationale, vision nationale, 17:36; 19:102; 20:38

**Sylvain, Hon. John, Senator (Rougemont)—Cont'd**Bill C-62, subject-matter—*Cont'd*

Stentor, position, 19:82-4

**Telecommunications****Broadcasting, cable television**

Access to public rights of way and structural support facilities, 17:91-3

Convergence of cable and telephone, 17:92

Direct broadcast satellite services, competition, 17:90-2

Canadian carriers, definition, 18:54-6

Canadian Radio-Television and Telecommunications Commission

Decision-making process, powers, decisions, time limits, 12:83,85-6; 21:39,45-6

Forbearance, power, 17:48-9

Policy application, guidelines, criteria, 14:27-8

Rates, complaints, 18:25

Regional offices, 16:28,30-1

Regulations, reduction, 21:44-5

Role, 14:27-8; 21:42,75

Technological expertise, 14:47; 16:46

**Companies**

Bell Canada, 18:40

Employees, job losses, United States, comparison, 17:19-20

**Teleglobe**

Monopoly, extension, 14:27-8

Role, 12:61,63; 19:84

Telesat, monopoly, 14:27-8

**Data, communications**

Competition, 18:14-6,26

Costs, comparison with United States, 18:13-7,23

**Equipment**

Canadian content, 14:41

Trade balance, 14:34-5

**Federal government****Powers**

Directions to CRTC, 16:46

Licence-issuing system, 12:81-5; 14:109-11; 16:46; 21:40-3,74-7

Review of CRTC decisions, variation or rescission, 12:85-6; 16:46; 21:37-40,75

Scope, evaluations, 18:46-7

Provinces, consultation, 16:30-1,47-8

**Industry**

Bureau of Competition Policy, role, 18:83

Competition, 17:22

Call-Net Telecommunications Ltd., position, 19:60-1

Explanation, 16:49-50

Gemini Group, position, 18:14-6,26

Regional development, 18:39,41-2

Royal Bank of Canada, position, 20:35

Stentor, position, 19:82-9

Telephone companies, position, 14:83-4

United States, comparison, 18:14,84

Workforce, decentralization, working at home, 18:39,85

Competition Act, application, 18:83

Concentration of ownership, comparison with market concentration, 18:92-3

Importance, 14:27; 18:41-2

Markets, globalization, 19:60-1

Monopolies, dominant carriers, 14:47; 18:26

NAFTA, implications, 21:18-9

**International telecommunications**

Competition, 12:62

Direct lines to the USA, 12:62-3

Fibre optics, 12:63

International consortiums, 17:22

**Spivak, honorable Mira, sénateur (Manitoba)—Suite**Projet de loi C-62, teneur—*Suite***Télécommunications—Suite**

Provinces, Manitoba, mesure législative, effets, 12:26-8,32, 76-80; 13:14

**Radiodiffusion**

Convergence de la radiodiffusion et des télécommunications, 20:37-8

Radiodiffuseurs, télécommunications, activités, exemption, 21:46-7,58

**Télévision par câble**

Convergence du câble et du téléphone, 17:24

Diffusion directe par satellite, services, concurrence, 16:103-5

Réglementation, cadre, besoin, 13:43; 17:36

**Revente et revendeurs**

Concurrence, 19:44-6,79

Exclusion de la mesure législative, 17:17-8; 20:36-7; 21:58

**Industrie, information de base**

Caractère innovateur, 19:78,82

Infrastructure, 19:47,61-2

Propriété canadienne-étrangère, 19:42-3,78,81

Rôle, 17:18-9; 19:41-2,78-9

Manitoba, 13:21

Services à valeur ajoutée, 14:64-5,68-9

Stentor, position, 19:42,44

**Services**

Convergence de l'informatique et des télécommunications, 20:20

Coûts, 18:91-2

Émissions radiophoniques et télévisées, 14:44-5

Non-disponibilité au Canada même si produits au Canada, 14:44

Régions éloignées, 19:44

Services radiotéléphoniques mobiles cellulaires, 15:39,42

**Sociétés**

Manitoba Telephone System, 12:32,54,76; 13:10,14

Prix, limites, effet, 21:47

Propriété, entreprises publiques et entreprises privées, 12:54-5; 18:74; 19:44-5

Télesat, 16:74

Technologie, réseaux, 19:61-2

**Téléphone, services**

Évaluation, 17:36

Service interurbain, concurrence, 16:83-7

Tiers monde, pays, effets, 14:44

**Usagers**

Protection, 12:78-80

Services, accès universel à prix abordables, 12:54-5; 16:73; 17:36; 18:67,69-70; 19:42,44,89

**Vie privée**

Droit à la protection de la vie privée, 20:17-20

Protection, 18:66; 19:22-5; 20:20

Telecommunications Workers Union, enregistrement, 16:87

Projet de loi C-88, 31:25-7,30

Projet de loi C-110, 37:26-8,53,57-8

**Spurgeon, Paul, conseiller juridique, Société canadienne des compositeurs, auteurs et éditeurs de musique**

Projet de loi C-88

Discussion, 31:37-45

Lettre adressée à Jay Thomson, Association canadienne de télévision par câble

Datée du 4 mai 1993, 31:22-4,34-5,37-8

Datée du 6 mai 1993, 32:9-10,17-8,24



**Sylvain, Hon. John, Senator (Rougemont)—Cont'd****Bill C-62, subject-matter—Cont'd****Telecommunications—Cont'd****International telecommunications—Cont'd**

Satellites, 12:61

Traffic convergence, international hubs, 14:36

Treaties, 12:62-3

World-wide services, 14:35

**Legislation**

Consolidation and modernization of existing

telecommunications legislation, 16:29

FTA, negotiations, effect, 21:17

NAFTA, negotiations, effect, 21:18

**Licences, issuance**

Conditions, 17:122-3

Minister and Department of Communications, power, 12:81-5;  
14:109-11; 16:46; 21:40-3,74-7

System, 12:23-4,81-3

**National policy**

National strategy, vision, 14:39; 18:39; 20:34-5

Objectives, 16:47

Competition, 20:35

Culture, relevance, 12:24-6; 21:76

Scope and wording, 21:17-8,72-4

Provinces, provincial economies, effects, 12:63

**Radio communications, mobile communications services**

Licences, 17:47-8

Regulations, 17:47-9

**Regulatory framework, national system, single agency, 16:29****Reselling**

Competition, 19:37-8,40,60-1

CRTC, regulatory process, 19:60

Exclusion from legislation, 19:36,38-9

Industry, background information

Companies, number, revenues, access, 19:37-8,40

Payments to carrier for use of facilities, 19:84

Percentage of market, 19:36-9

Role, comparison with carriers, 14:56; 17:18-9; 19:38-9

**Satellite dishes, 17:90-2****Services**

Costs, 14:119-20; 18:40-1,85

International sales, 17:21

Non-availability in Canada although produced in Canada,  
14:41

Singapore, world-wide services, 14:35,37

Technology, availability, 18:23,39,41; 20:34

**Telephone services**

Access, penetration rate, 18:69

**Business**

Needs, 18:14-6

Subsidization of residence telephones, 20:35

Cost, amount, Royal Bank of Canada, 20:34-5

**Local service**

Competition, 20:35

Profitability, 19:85-8

Rates, 14:120; 17:38; 19:48-9,60

**Long distance service**

Bypass, 12:62-3; 20:36

**Competition**

Market growth, 19:89

**Rates**

Effect, 17:38; 20:35

Local service rates, effect, 14:83; 17:121-2; 19:48-9,85-6

Unitel-B.C. Rail-Light application, 14:83,85; 17:120-2

Costs, 19:60

Profitability, 19:86-7

**St-Amant, Jacques, avocat et bénévole, Fédération nationale des associations de consommateurs du Québec**

Projet de loi C-62, teneur, discussion, 17:67-74

**Staggers Act***Voir sous*

États-Unis

**STCC***Voir*Syndicat des travailleurs et travailleuses en communication et  
électricité du Canada**Stein, Ken, président, Association canadienne de télévision par câble**

Projet de loi C-62, teneur

Discussion, 17:80-94

Exposé, 17:75-80

Projet de loi C-88

Discussion, 31:34-7

Exposé, 31:32-4

**Stentor, Centre de ressources***Voir*

Centre de ressources Stentor

**Stentor, Gestion de réseau canadien***Voir*

Gestion de réseau canadien Stentor

**Stentor politiques publiques Télécom Inc.**

Comparution, date, 12:17,101

Information de base, 19:64,91; 20:7

Projet de loi C-62, position, 35:45-53

Projet de loi C-62, teneur

Mémoire, document, amendements, propositions, 19:66,70-1,  
74-6,83,94-7; 27:32

Position, 19:66-104; 21:49; 27:16,22,25-6,28-9,33,35-6

Recommandations, 19:69-70,75-7,82-5,88-9,94-102

**Stewart, Guthrie, président sortant, Association RadioComm du Canada; vice-président, BCE Mobile Inc.**

Projet de loi C-62, teneur

Discussion, 17:44-8,50

Exposé, 17:39-44

**Stewart, honorable John B., sénateur (Antigonish-Guysborough)**

Budget, 8:8-9

Motion, 9:53

Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale

reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse, 5:76,80-1,141-3,

155,164,166-8; 6:22,28-30,36-8; 7:140-1; 8:13-4; 9:38-40

Calendrier des travaux et témoins, 9:23

Camionnage, 5:48-9,63-4,92-3,167; 6:38; 8:14-5

Chemins de fer, réseaux secondaires, 5:31,52-3,62-3,127-8,

130,154-5; 6:63-4; 7:17-20,22-3,36-41; 8:7; 9:27-8,48

Chemins de fer nationaux du Canada, 5:17,75,128-9,139-40,155;  
6:64,68

Ligne Truro-Sydney, 5:32,44-7,62,75-6,127-8,133; 6:22,29,

43-4,63; 7:56-7; 8:67

Acheteurs éventuels, 5:31,76,80; 6:29; 7:139-40,142

Assujettissement, 5:27-8,30-1,47,53,99; 8:18,19-20,48-50;  
9:33-8

Condition, entretien et sécurité, 5:29,35,130; 6:45

Développement économique régional, 5:113-4,163-6; 7:53-4

Marchandises transportées, 5:26-7,129,164; 8:13

- Sylvain, Hon. John, Senator (Rougemont)—Cont'd**  
 Bill C-62, subject-matter—*Cont'd*  
 Telecommunications—*Cont'd*  
 Telephone services—*Cont'd*  
 Long distance service—*Cont'd*  
 Rates, subsidization of local rates, 17:37; 19:48-9,84-5;  
 20:35  
 Residential consumers, use, costs, comparison with Americans,  
 17:37; 18:14  
 United States  
 AT&T, 19:89  
 Competition, deregulation, effect, United States market,  
 17:19-20; 19:89  
 Users  
 Ownership of system, relevance, 12:61  
 Privacy, protection, 20:17; 21:26-7  
 Market research industry, position, 19:25-8  
 Public attitude, 20:16-7  
 Unsolicited telecommunications, telemarketing, 20:17  
 Services, universal access at affordable prices, 14:120;  
 18:15-6,69  
 TransAlta Resources Corporation, background information,  
 18:54-6  
 Witness, biographical notes, 21:16-7  
 Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and  
 Sydney, Nova Scotia, 11:24-5,26-7
- SYSCO**  
*See*  
 Sydney Steel Corporation
- Tankers**  
*See under*  
 Shipping
- Taylor, Allan, Chairman and Chief Executive Officer, Royal Bank of  
 Canada**  
 Bill C-62, subject-matter, letter to Senator Oliver, references,  
 27:11,13-4  
 Speech, October 1989, quotation, 20:22; 27:14
- Taylor, Mary, Regional Manager, Sales and Service, CN Rail**  
 Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and  
 Sydney, Nova Scotia, discussion, 5:17,24,33-4; 9:15-7
- Teichrob, Hon. Carol, Minister Responsible for SaskTel, Government  
 of Saskatchewan**  
 Bill C-62, subject-matter  
 Discussion, 16:19-33,36-7  
 Statement, 16:6-12  
 Biographical notes, 16:20
- Telecommunications**  
 Arctic, carriers, 12:53-4  
 Broadcasting  
 Broadcasters  
 Preferential rates, 16:61-2,91,93-4,98; 27:34  
 Telecommunications activities, exemption, 12:94; 21:46-7,58-9  
 Cable television  
 Access to public rights of way and structural support facilities,  
 14:78,82; 17:75-6,78-80,84-8,91-4; 27:36; 35:15; 36:22-6  
 Committee, recommendation, 27:36; 36:24  
 Allocation of television channels, 16:64-5; 17:78  
 Broadcasting Act, application, 17:78  
 Canadian programming, 17:91,94  
 Capital investments, statistics, 17:86-7
- Stewart, honorable John B., sénateur  
 (Antigonish-Guysborough)—Suite**  
 Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale  
 reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse—*Suite*  
 Ligne Truro-Sydney—*Suite*  
 Privatisation, 6:11-3,29; 7:108-9; 8:50-1,60-1,78-9  
 Rentabilité, 5:45-6; 7:52,54-5,78  
 Valeur, 5:25-6; 6:37-8,64-6; 7:23,55-6  
 Motions, 6:4-6,52-3  
 Procédure, 5:23,39,68,91,113,131,150; 6:14,20-2; 7:9,43,77,  
 90; 8:62; 9:50  
 Routes et autoroutes, 5:30,77-9,88,110-1,166; 6:44  
 Projet de loi C-5, 10:10-6,21-6  
 Projet de loi C-33, 22:27-32,34; 24:17-20,25,30-1  
 Projet de loi C-110, 37:10-4,52-3,55
- Stollery, honorable Peter Alan, sénateur (Bloor and Yonge)**  
 Projet de loi C-15, 4:16-7,37
- Stora Forest Industries Limited**  
 Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale  
 reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse  
 Position, 6:11-23,29  
 Soumission (pièce TC-11), 6:5,17,52  
 Témoignage, référence, 6:68  
 Information de base, 5:105,113; 6:8-10,15,19-20,22-3,39-40;  
 8:13-4,73-4; 11:20
- Strait Crossing Inc. (SCI)**  
 Promoteur, information de base, 37:8,17,24,25-6,28,29-30,33
- Streatch, honorable Ken, ministre, Transports et Communications,  
 gouvernement de la Nouvelle-Écosse**  
 Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale  
 reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse  
 Discussion, 5:67-8,74-89,93-4; 11:11-2,14,16-22,25-7  
 Exposé, 5:69-74; 11:8-11  
 Mémoire (pièce TC-3), 5:85; 6:5,52; 28:26  
 Témoignage, références, 5:170; 6:37,45; 28:26-7
- Stubbert, J. Wesley, préfet-adjoint, comté du Cap-Breton;  
 coprésident, Save the VIA Rail Committee**  
 Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale  
 reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse  
 Discussion, 8:33-6,41,44,47-8  
 Exposé, 8:26-9
- Stursberg, Richard, vice-président principal, Affaires juridiques  
 et environnementales, Unitel Communications Inc.**  
 Projet de loi C-62, teneur  
 Discussion, 17:112-26  
 Exposé, 17:108-12
- Sydney Steel Corporation (SYSCO)**  
 Cabotage, 23:28,31-4  
 Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale  
 reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse  
 Mémoire (pièce TC-12), 6:5,26-7,52  
 Position, 6:24-5,27-31  
 États-Unis, économie, décisions, effets, 5:90; 6:28  
 Information de base, 5:161; 6:23-4,26-8,35-6,38-40,47  
 Investissements, 5:161  
 Privatisation, 5:80  
 Projet de loi C-33, documentation déposée, 23:31-2

**Telecommunications—Cont'd****Broadcasting—Cont'd****Cable television—Cont'd**

- Computers, role, 14:80,86; 17:89
- Concentration of ownership in telecommunications industry, repercussions, 17:78,78-9,82,85
- Construction powers, 27:36
- Convergence of cable and telephone, 12:92-4; 13:35; 14:32, 88-90; 16:52,68; 17:9,13,24,77-8,81-3,92,123; 35:46-7,53
- Competition between cable companies and telephone companies, 14:80-2; 17:76,78,81-3,85-6,123-5
- Services, innovations, 14:80-1,86-7; 17:78,82,85
- Digital video compression technology, 14:80,86; 16:98,102, 106-7; 17:77,88-90,94; 27:35
- Direct broadcast satellite services, competition, 14:81; 16:57,91,101-5; 17:22-3,77,88-94
- High definition television, 16:68; 17:89
- Industry, size, 17:125
- Interactive television, 14:32; 17:81,89-91,94; 35:46-7
- Niche programming, 14:86
- Non-programming services, 17:76,79-80
- Pay-per-view, 14:80
- Programming on demand, 14:80
- Revenues, source, changes, 17:85
- Rogers Cable and Rogers Cantel, relationship, 17:125-6
- Role, historical background, 17:77,80,85-6,88
- Satellite-to-cable signal delivery, percentage of Telesat's broadcast business, 17:76
- Services, deregulation, 19:97-8
- Specialty channels, 14:86; 16:102
- Telecommunications activities
  - Exclusion from legislation, 12:35,92,94; 14:79,87-8; 16:92; 17:81-3,124-5; 19:69; 27:18
  - New services, 17:125-5
  - Private line services, data services, 17:82-3,124
  - Revenues, 14:79,88; 17:82-3
  - "Telecommunications service", definition, expansion, effect, 27:33
- Wide screen television, 17:89
- Convergence of broadcasting and telecommunications, 12:93-4; 13:35; 16:52; 17:13,81,123; 18:63; 20:37-8; 27:18; 35:39, 41-3,46-7,52-3; 36:6-9
- Cultural industries, repercussions, 35:18,41-3,52-3; 36:6-22
- Federal government, committee, 17:81,123
- Stentor, video on demand system, 35:41-2,52-3; 36:6
- Exclusion from legislation, 12:92,94; 16:56,59
- IBC Broadcasting Corporation, Northwest Territories, 12:52
- Multi-media technology, 14:45-7; 17:81
- Network, definition, 31:13,19,27,29,33; 32:8,11-2,14,16-7, 20,24
- Policy, application, 16:61,64-5,91; 17:24; 20:47
- Telecommunications sector, use, application of telecommunications legislation, proposal, 17:13
- Television watching, hours a week, statistics, 16:57,62
- Wide band network, integration of telecommunications and broadcasting nationwide, proposal, 17:23-4
- See also below*
- Satellites

**Canada**

- Historical background, 12:8,14-5,35
- Identity and sovereignty, maintenance, 12:7,9,19,24,31; 13:46; 14:26-7,33-4,53; 16:21; 18:62-3; 27:20,36; 36:13,17-9,21
- International competitiveness, importance, 12:7-8,14-5,28
- Legislation, need, 12:8,11-2,14; 14:9
- Services and equipment, annual expenditures, 14:7

**Sydney-Truro, ligne****Voir**

Ligne Truro-Sydney, Nouvelle-Écosse

**Sylvain, honorable John, sénateur (Rougemont)**

Projet de loi C-33, 22:21-3; 25:46-7; 26:20

Projet de loi C-45, 26:38-40

Projet de loi C-62

ACTRA, comparution devant le Comité, échéancier, 35:53-6

Procédure, 35:52

Rapport au Sénat, 35:55

Télécommunications, 36:19-21

Projet de loi C-62, teneur

Association canadienne de la technologie de l'information, information de base, 14:34

Association des consommateurs du Canada, information de base, 17:37

Coalition pour les communications compétitives, position, 18:41-2,45

Communications, ministère, notes explicatives article par articles, 16:55

Étude préalable, 16:31

Fonorola Inc., recommandations, 14:58

Fraternité internationale des ouvriers en électricité, position, 17:58-9

Groupe Gemini, Automated Distribution Systems Inc.

Information de base, 18:11,13

Lettre au président du Comité, de P.W. Nelson, président et directeur général, 18:11,14

Position, 18:11,13,15-6

Procédure, 16:29,32

Saskatchewan, gouvernement, position, 16:27-31

Schultz, Richard, position, 14:108-9

Stentor, position, 19:82-4

**Télécommunications**

Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes

Abstention, pouvoir, 17:48-9

Bureaux régionaux, 16:28,30-1

Politique, application, lignes directrices, critères, 14:27-8

Processus décisionnel, pouvoirs, décisions, délais, 12:83,85-6; 21:39,45-6

Règlements, réduction, 21:44-5

Rôle, 14:27-8; 21:42,75

Tarifs, plaintes, 18:25

Technologie, compétences techniques, 14:47; 16:46

Données, transmission

Concurrence, 18:14-6,26

Coûts, comparaison avec États-Unis, 18:13-7,23

Entreprises canadiennes, définition, 18:54-6

Équipement

Balance commerciale, 14:34-5

Teneur canadienne, 14:41

États-Unis

AT&T, 19:89

Concurrence, déréglementation, effets, marché américain, 17:19-20; 19:89

Gouvernement fédéral

Pouvoirs

Directives au CRTC, 16:46

Licences, attribution, système, 12:81-5; 14:109-11; 16:46; 21:40-3,74-7

Portée, évaluation, 16:46-7

Reconsidération des décisions du CRTC, modification ou annulation, 12:85-6; 16:46; 21:37-40,75

Provinces, consultation, 16:30-1,47-8



**Telecommunications—Cont'd****Canadian carriers**

Access to public rights of way, 16:42-3; 17:75,78-9,87; 36:23-6

Affiliates, earnings, 35:49,52

Canadian ownership and control, 12:7,9,12,20,31; 14:26,34,

47-8,81-2,77,97,103-4; 15:38-9; 16:14,35,40-1,89,97;

17:113,122; 18:34; 20:29-30,36-7,42-3,46-7; 21:53-4,69;

27:27-8,36; 35:15; 36:13,21-2

Broadcasting rules, comparison, 14:83; 17:113; 27:27

Committee recommendations, 27:28

Exceptions, grandfather clause, 12:31; 14:104

Holding companies, 14:77,83; 15:32,38-9

Radiocommunication Act, recourse, recommendation, 15:10

Reciprocity, 14:104

Comparison with other countries, 14:104

Carriage and content, 12:93-4; 16:61; 17:116,123

Competition in Canadian market from American carriers, 16:14-5;

17:8,10,12

Control, 18:67

Definition, 12:35-6; 14:30,53-4,59-60,69-70; 16:59-60,63-4;

17:26,28,41-2; 18:47,50,56-60,64; 21:55-6; 27:18

Exemptions of categories of carriers, 12:11,34-6,60,67-8,

75,91-2,94,98; 13:34-5,37,39; 14:18,32,55,79,87-9,96;

15:24; 16:18,33-4,41,67-8,92; 17:10,12,26,41-2,45-50,53,

124-5; 18:56-7,59-60,81,94-7; 19:31-2,35-6,54,69,101;

20:46,50; 21:21,27-30,41,43,47,58-9,74; 27:16-8,22,29,

33,36

Suppliers of transmission facilities, difficulties, 18:46-50,

52,54-60

Deregulation, 16:75-6,78; 17:12,17-8,20-1

**Employees**

Future, 19:66

**Jobs**

Creation, 12:15,25,28,61,64; 13:42; 14:55; 17:58-9; 18:43,

61,63

United States, comparison, 18:72

Losses, 13:42; 16:76,81; 17:8,10,15,59; 18:42-3,62; 21:47

United Kingdom, comparison, 16:76

United States, comparison, 16:76,81-2,84,87; 17:10,13-4,

19-20; 18:42,73; 21:48

Number, 19:66

Protection, 18:63

Regulation, labour matters, 16:13-4

Repercussions, 16:76-7,81

**Foreign ownership**

BC Tel, 14:61-2,103-4; 18:34; 19:44; 20:29

Committee recommendations, 27:28

Quebec Tel, 14:61-2; 19:44

Restrictions, 13:38; 14:34,48,62,77,97,103-4,108; 16:97,

99-100; 17:57; 18:34,48; 20:42-3; 27:28,36

Risks, 18:62-4,67-70,74; 20:36-7

National policy objectives, interpretation, 14:12-3

New carriers, CRTC guidelines and advice, 19:34

Participation in foreign ventures, 14:12-3,104

Services, quantity and quality, expansion, 14:57; 17:9

*See also below*

**Licences**

Canadian Radio-Television and Telecommunications Commission

Advance rulings, 16:16; 20:51,55-7

Basic telephone services, regulatory framework, study, 35:47

Broadcasting Act, application, 16:61-2,64,94; 20:25

Competition in the long distance industry, study, 12:11,20,46,

78,93,96-8; 13:17-8,28-9,41-2,46; 14:9,43; 15:24; 16:16,32,

37; 27:11-2; 35:41,47

Sylvain, honorable John, sénateur (Rougemont)—*Suite*

Projet de loi C-62, teneur—*Suite*

**Télécommunications—Suite****Industrie**

ALÉNA, implications, 21:18-9

Bureau de la politique de concurrence, rôle, 18:83

Concentration du pouvoir par la propriété, comparaison avec

concentration de marché, 18:92-3

Concurrence, 17:22

Banque Royale du Canada, position, 20:35

Call-Net Telecommunications Ltd., position, 19:60-1

États-Unis, comparaison, 18:14,84

Expansion régionale, 18:39,41-2

Explication, 16:49-50

Groupe Gemini, position, 18:14-6,26

Milieu de travail, décentralisation, travail à la maison,

18:39,85

Stentor, position, 19:82-9

Téléphone, sociétés, position, 14:83-4

Concurrence, Loi, application, 18:83

Importance, 14:27; 18:41-2

Marchés, globalisation, 19:60-1

Monopoles, entreprises dominantes, 14:47; 18:26

**Licences, attribution**

Conditions, 17:122-3

Ministre et ministère des Communications, pouvoir, 12:81-5;

14:109-11; 16:46; 21:40-3,74-7

Système, 12:23-4,81-3

**Mesure législative**

ALÉ, négociations, effet, 21:17

ALÉNA, négociations, effet, 21:18

Consolidation et modernisation des lois de télécommunications

existantes, 16:29

**Politique nationale**

Objectifs, 16:47

Concurrence, 20:35

Culture, pertinence, 12:24-6; 21:76

Portée et libellé, 21:17-8,72-4

Stratégie nationale, vision nationale, 14:39; 18:39; 20:34-5

Provinces, économies, effets, 12:63

Radiocommunications, services de communications mobiles

Licences, 17:47-8

Réglementation, 17:47-9

Radiodiffusion, télévision par câble

Accès aux droits de passage publics et aux installations de

soutien structurelles, 17:91-3

Convergence du câble et du téléphone, 17:92

Diffusion directe par satellite, services, concurrence,

17:90-2

Réglementation, cadre, système national, une seule agence,

16:29

**Revente et revendeurs**

Concurrence, 19:37-8,40,60-1

CRTC, réglementation, processus, 19:60

Exclusion de la mesure législative, 19:36,38-9

Industrie, information de base

Pourcentage du marché, 19:36-9

Rôle, comparaison avec transporteurs, 14:56; 17:18-9;

19:38-9

Sociétés, nombre, revenus, accès, 19:37-8,40

Versements aux entreprises pour l'utilisation de leurs

installations, 19:84

Satellites, antennes paraboliques, 17:90-2

**Services**

Coûts, 14:119-20; 18:40-1,85

**Telecommunications—Cont'd****Canadian Radio-Television and Telecommunications****Commission—Cont'd**

Construction and expropriation powers, 15:35,42; 16:42-3; 17:25; 27:36; 35:15; 36:23-6

Installations, facilities, shared use, 35:15

Decision-making process, powers, 12:41,71-4,79,89; 14:109; 15:24; 16:96-7; 17:63; 18:35,37; 20:51,53-7; 21:24,37-43, 79-80; 27:16-7; 35:15,43,48

Broadcasting Act provisions, comparison, 12:41,71-4

Canadian content, rules, 36:19-21

Committee recommendation, 27:22

Decisions, time limits, 12:75-6,83,85-6,89; 14:19-20; 16:93, 96; 17:111; 19:100-1; 20:49; 21:23-4,35,45-6; 27:31; 35:15,48-51

Committee recommendations, 27:31-2

Exemptions of categories of carriers, power, transfer from federal government, 35:14-5,48

*See also below*

**Role**

Evaluation, 15:20; 16:32-3,94; 18:30

Forbearance, power, 12:9,11,57,66-8,74,88-90,98; 13:7,17, 34-5,37; 14:18-20,29-30,32-3,47,55,57-8,60-1,75-6,88,91, 94,96; 15:7,10,13,24,34-5,42; 16:16-7,36,63,67-8,70-2,75-6, 79,82-3,85,88-9,97,100-1; 17:10,12,26-7,42-3,48-51,53-6, 59-61,83,110-2; 18:32-3,37,50,79,81-2,89-97; 19:34,55,58, 69-70,92,95-8,100; 20:24,26,51-3,58-9,62-5,69; 21:23-4, 33-4,48-50,54-5; 27:12-3,15,17,21-2,28-30,33,36; 35:15,48, 51

Committee recommendations, 27:22,30

Deregulation, comparison, 12:90; 16:71,79,82-3; 27:12

Guidelines and advice, 19:34; 20:55-7; 27:35

**Hearings**

Costs, 13:21; 17:26,28

Openness and fairness, 12:22,28,46-7,72,79,95; 14:100; 16:61-2,94

Provincial input, meetings in the regions, proposal, 14:17; 27:25

Submissions from interested parties, 12:28,33,79; 16:77

Independence, 12:45,75,87; 13:16,36; 14:15-6,29; 16:11,47, 52,75; 17:11,69-72; 20:25,50

**Information**

Designation as confidential, 19:55-6; 27:35

Requirements, 27:35

Interconnection, agreements, rulings, 12:83-4; 13:38,45; 14:16, 28,32; 15:10,33-4; 17:41,46,50-1; 20:47; 27:27,35

Licences, issuance, 21:31,40-3,54,68-70; 27:27

NAFTA, FTA and GATT, implications, 21:29-30

National regulating agency, 12:9,17-9,21,27-8,32,41,55,60-1; 13:7,13,35; 14:10-1,32-3,52,55,70,76; 15:7,17-8,30, 34,37-8,40-2; 16:7-19,29-31,59,61-3; 17:41,43,52-3, 109-110; 18:28,33,37,48-9; 19:31,35,53,92; 20:43; 21:56,62-3,66; 27:13-5

Policy application, guidelines, criteria, 12:42-4,69-71; 14:14, 17,20,27-8; 21:23-6

Broadcasting Act, comparison, 12:42-4,69-71

Powers, application, 12:8-10,13,17-9,23,27,29,32,76-7,79-80; 13:5; 14:76,88-9; 15:34,37-8; 16:11-5,22; 17:109-10; 18:33, 65-6; 19:102-3; 20:22,24,26; 21:25-7,41-2,53-4,79-80

Public process, 12:21,67-9,71-3,81-4,87,95-7; 13:35-6; 14:117; 15:24-6,29-30; 16:36,46-7,91,96; 17:11,71-2; 18:50,57; 20:25,47-8; 21:76; 27:17

**Rates**

Complaints, 18:25-6

Definition, 27:32-3

**Sylvain, honorable John, sénateur (Rougemont)—Suite****Projet de loi C-62, teneur—Suite****Télécommunications—Suite****Services—Suite**

Non-disponibilité au Canada même si produits au Canada, 14:41

Ventes internationales, 17:21

Singapour, services à l'échelle mondiale, 14:35,37

**Sociétés**

Bell Canada, 18:40

Employés, emplois, pertes, États-Unis, comparaison, 17:19-20

**Télé globe**

Monopole, prolongation, 14:27-8

Rôle, 12:61,63; 19:84

TéléSAT, monopole, 14:27-8

Technologie, disponibilité, 18:23,39,41; 20:34

**Télécommunications internationales**

Concurrence, 12:62

Fibre optique, 12:63

Lignes directes avec les États-Unis, 12:62-3

Satellites, 12:61

Services à l'échelle mondiale, 14:35

Sociétés internationales, 17:22

Trafic, convergence, centres d'activités dans le réseau international, 14:36

Traités, 12:62-3

**Téléphone, services**

Abonnés résidentiels, utilisation, coûts, comparaison avec les Américains, 17:37; 18:14

Accès, taux de pénétration, 18:69

Coût, montant, Banque Royale du Canada, 20:34-5

**Entreprises**

Besoins, 18:14-6

Subventions aux téléphones résidentiels, 20:35

**Service interurbain****Concurrence**

Marché, croissance, 19:89

**Tarifs**

Effets, 17:38; 20:35

Service local, tarifs, effets, 14:83; 17:121-2; 19:48-9,85-6

Unitel-B.C. Rail-Lightel, application, 14:83,85; 17:120-2

Coûts, 19:60

Déviations, 12:62-3; 20:36

Rentabilité, 19:86-7

Tarifs, subventions aux tarifs locaux, 17:37; 19:48-9,84-5; 20:35

**Service local**

Concurrence, 20:35

Rentabilité, 19:85-8

Tarifs, 14:120; 17:38; 19:48-9,60

**Usagers**

Propriété du système, pertinence, 12:61

Services, accès universel à prix abordables, 14:120; 18:15-6,69

Vie privée, protection, 20:17; 21:26-7

Public, attitude, 20:16-7

Recherche en marketing, industrie, position, 19:25-8

Télécommunications non sollicitées, télémarketing, 20:17

TransAlta Resources Corporation, information de base, 18:54-6

Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse, 11:24-5,26-7

**Syndicat canadien de la fonction publique**

Lettre au Comité, le 5 février 1992, concernant le projet de loi C-5, 10:17,24-5

**Telecommunications—Cont'd****Canadian Radio-Television and Telecommunications****Commission—Cont'd****Rates—Cont'd**

Determination, methods, 12:22-3,73; 14:98,108; 16:63,76;  
17:10,26-7,29,31,66-7; 18:24-5; 20:51-3; 27:15-6

**Repercussions, 16:76**

United Kingdom, 16:76; 17:67

United States, 16:76

Hearings, 12:28,33; 17:111

Just and reasonable, 12:12,22-3,43,66,73,79; 14:33,54,  
119-20; 16:61-2,67,71-2,91-3; 17:12,27,65-7,111-2;  
18:24-6,89-97; 19:33,54; 20:52-3,58-9,69; 21:48-50;  
27:34; 35:49,52

Canadian carriers, affiliates, 19:34

Social contract regulation, 20:52-3,63-4; 27:34

Terminal equipment, 20:52

**Regional commissioners****Appointment**

Broadcasting Act provision, cross-reference to

Telecommunications Act, 12:41; 13:7,37

Labour community, members, proposal, 17:53

National policy, effect, 12:41,73-4,76-7; 13:35

Number, increase, 12:57

Provinces, consultations, 12:10,19,26,29; 13:9; 27:15

Regions, 12:79-80; 13:11; 17:53

Manitoba, 12:26; 13:9,11,20-1

Nova Scotia, 16:45

Residence in the region, 12:10,19,26,79; 13:9,11

Role, 12:55-6,77-9; 13:35; 15:30; 21:34; 27:25

Regional offices, 13:9,11; 16:28,30-1; 27:15

Broadcasting Act, 12:41

Manitoba, 13:11,20-1

Regional panels to study regional issues, 12:10,29,73,76; 15:30

Regulations, reduction, 21:33-4,44-5

Reselling, role, 12:33; 16:76

Resources, work load, 12:57-8,74; 16:97; 17:54,72; 21:31-4;  
35:18-9

Role, 12:66,79,92,94; 14:15-7,26-9,32,34,41-2,88,99,101-3,  
109-10; 15:8,20,35,42; 16:15-6,18,37-8,53,61-2,75-7,82,86,  
97,100; 17:11-2,29,54,71-2,108; 18:13-4,24-5,30,35,37,49;  
19:21; 20:14-5,20,25-6,47; 21:32-4,42,71,75; 27:16,35;  
35:52

Services, provision, discontinuance, orders, 15:11; 16:18;  
19:34; 20:51,53-5,62-3; 27:33-4

Technological expertise, 14:47-9; 16:41,46; 17:63; 20:25

Users, privacy, protection from unsolicited telecommunications,  
12:9,28,39-40,66-7; 13:43; 15:22-3,25-6,30-1; 16:12,52-3;  
17:12,27-8,62-6,69,72-3,95-107,123; 18:64-7; 19:7-19,  
21-8,69; 20:6-20,45,51; 21:25-6; 35:15,48

Committee recommendation, 27:30-1

**Capacity and excess capacity**

Optical fibre, compression technology, effect, 13:38; 19:47

United States, 14:63

*See also below*

**Satellites****Cellular mobile radiotelephone services**

Access, 17:39-40,44-5

Affiliates of telephone companies, fully separated  
subsidiaries, 17:126

Bell Cellular, 18:86

Cantel, 12:55; 13:13; 14:74-6; 15:32-42; 16:22; 17:125-6

Competition, 12:11,54-5,57; 13:28; 14:75-6,79,91-2,115;  
15:34-5,39-41; 16:49; 17:13-5; 19:69

Exclusion from legislation, 19:69; 20:45,59-60

Grid, cell sites, location, 15:35,42

**Syndicat canadien des officiers de marine marchande**

Représentation, 25:56

**Syndicat des travailleurs et travailleuses en communication et  
électricité du Canada (STCC)**

Information de base, 17:7,15

Projet de loi C-62, teneur

Mémoire, 17:13,24

Position, 17:7-24; 27:11

Recommandations, 17:8-12,17,23-4

**Syndicat international des marins canadiens (SIM)**

Représentation et membres, 25:54-6

**Syndicat national des travailleurs et travailleuses de l'automobile,  
de l'aérospatiale et de l'outillage agricole du Canada  
(TCA-Canada)**

Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale  
reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse

Information de base, 5:144

Lettre de S.A. Horodyski, représentant national du Syndicat,  
à l'honorable Jean Corbeil, ministre des Transports (pièce TC-9),  
6:5,52

Mémoire (pièce TC-8), 5:152-3; 6:5,52

Position, 5:145-160

**Syndicats**

Secteur ferroviaire, 5:25,134

Compétitivité, productivité, changement, 5:145-6

Conventions collectives, négociation, 5:53,84,95,107-9,116-7,  
136,141,150-1,157; 8:64

Chiffres, 5:138,157; 6:63

Décisions juridiques, 5:41-2,44,84,108; 6:62-3; 28:30-3

Solutions et protection, 5:118-9,128,137-8; 11:44

Successeurs, obligations, 5:107-9; 8:68,70-1,79; 9:13; 11:16

Éducation, rôle, 5:142,146

**Emplois**

Déplacement, 9:26-7

Liste, nom des employés, 5:142-3

Pertes, 5:97,100,133,149,157-9; 9:25,26

Entrepreneur privé, 5:18-9,127-8,156

Main-d'oeuvre, coûts, 6:60,63

États-Unis, comparaison, 6:63-4

Nombre, 5:129-30; 8:67,68

Privatisation, position, 8:32,68-9

**SYSCO**

*Voir*

Sydney Steel Corporation

**Taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes,  
Lol**

Discussion, chemins de fer, subventions, application, 5:17,21,  
66-7,115; 6:57,60-1

**Taxe sur les produits et services (TPS)**

Croisière internationale, exemption, 23:15,16-7,23-4

**Taylor, Allan, président-directeur général, Banque Royale du Canada**

Discours, octobre 1989, citation, 20:22; 27:14

Projet de loi C-62, teneur, lettre au sénateur Oliver, références,  
27:11,13-4



**Telecommunications—Cont'd****Cellular mobile radiotelephone services—Cont'd**

- Industry, size, 17:125
- Licences, 12:22,32; 14:75,99; 15:39,42; 17:40-4,47-50
- Manitoba, 15:34
- Market penetration, 12:54-5,57; 14:75-6,79,91-2,115; 15:33-4; 17:39-40,44
- Network, 17:44-5
- Newfoundland, 15:34
- Nova Scotia, 17:44-5
- Rates, 14:75
- Regulations, 17:40,42-3,46-50
- Resale, 17:49-50
- Saskatchewan, 12:27; 15:34; 16:22
- Third World countries, 14:46
- Users, privacy, protection, 15:42; 19:50; 20:8; 21:79

**Companies**

- ACC Long Distance Limited, 18:87
- Alberta Government Telephones (AGT), 12:23,32,57,80; 15:30; 16:22,24-5; 17:109; 21:32
- Atlantic Tel, 21:32
- BCE, 12:40; 13:19; 14:13,83; 16:10; 17:31,75-6,85,114; 18:38, 86; 19:29,71; 20:62; 21:71
- Bell Canada, 12:10,18,27-8,40,79; 13:37,46; 14:13,48,50,56-7, 59-64,89,109; 16:71; 17:15-6,21-2,31,38,63,76,97-8, 107,110,114-5; 18:25-6,30,38,40-1,71-2,87; 19:29,43-4, 48-9,99-100; 20:26-7,62; 27:13,34
- British Columbia Telephone Co. (BC Tel), 13:37; 14:69,71-2; 16:80; 17:38,110; 19:44,78-9,81; 20:29
- Call-Net Telecommunications Ltd., 13:17; 19:50-63
- CNCP, 16:79-81; 17:109-10; 18:79,94
- Competition, lack, consequences, 17:116-7; 18:31,38,42; 27:13
- Independent telephone companies, 12:10,18; 15:38; 16:15; 18:65-6; 19:44
- International companies, 14:57; 16:100; 17:16,21-2,111,114-5; 19:43-4,46-7,67,72-3,79-80,82-4
- Island Telephone Co. Ltd., 12:57,80
- Manitoba Telephone System (MTS), 12:10,21,23,27,29-30,32, 54,76-7,79-80; 13:5-10,13-6,19-21; 14:88-9; 15:38; 16:22, 24-5; 17:109; 18:71; 21:69
- Maritime Tel and Tel (MT&T), 12:42,57,80,96; 15:38; 16:39-54
- New Brunswick Telephone Co. Ltd., 12:57,80; 15:38
- Newfoundland Telephone Co. Ltd., 12:57,80
- Northern Telecom, 14:12,58; 17:21,36-7,115-7; 18:29,39; 19:83; 20:26-8,37; 21:14; 27:13
- Ownership, public sector and private sector, 12:54-5; 18:74; 19:44-5
- Price cap regulation, effect, 16:76,81; 21:47-8
- Rate caps, effect, 14:71
- Régie des télécommunications du Québec, 12:10
- Revenues, statistics, 14:115
- Saskatchewan Telecommunications (SaskTel), 12:10,21,23, 27-8,32,54,76-7,79-80; 13:13; 14:88-9; 15:38; 16:7-37,44-5; 17:109; 18:71; 21:62-6,69; 27:28-9
- Stentor, 12:11,40; 13:18,45-6; 14:42; 16:36-7,64,68-9; 17:16, 21-2,35,75,111,114-8,125; 18:86-7; 19:29,38-9,46,61, 64-104; 20:7,26-8,59; 21:49,71,79; 27:12-3,16,22,25-6,28-9, 33; 35:45-53
- Strategic partnerships, 19:68,71-3
- Systemhouse, 17:115-8; 19:29; 20:27
- Teleglobe, 12:11,40,64; 13:42,45-6; 16:14,58,63,79; 17:35,75; 18:86; 19:38; 20:27-8; 21:30-1,33
- Monopoly, extension, 12:55,62; 14:9,13,16,22-4,27-8; 16:58; 18:34,38,80
- Ownership, 14:9; 16:36-7; 18:88; 19:29,71; 20:27-8; 21:32, 71; 27:12,34

Taylor, Mary, directrice régionale des ventes et services, CN Rail  
Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale  
reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse, discussion, 5:17,  
24,33-4; 9:15-7

**TCA-Canada***Voir*

Syndicat national des travailleurs et travailleuses de  
l'automobile, de l'aérospatiale et de l'outillage agricole  
du Canada

Teichrob, honorable Carol, ministre responsable pour SaskTel,  
gouvernement de la Saskatchewan

Notes biographiques, 16:20

Projet de loi C-62, teneur

Discussion, 16:19-33,36-7

Exposé, 16:6-12

**Télécommunications**

Arctique, région, entreprises, 12:53-4

**Canada**

Compétitivité internationale, importance, 12:7-8,14-5,28

Historique, 12:8,14-5,35

Identité et souveraineté, maintien, 12:7,9,19,24,31; 13:46;

14:26-7,33-4,53; 16:21; 18:62-3; 27:20,36; 36:13,17-9,21

Mesure législative, besoin, 12:8,11-2,14; 14:9

Services et équipement, dépenses annuelles, 14:7

**Capacité et surcapacité**

États-Unis, 14:63

Fibre optique, technique de compression, effet, 13:38; 19:47

*Voir aussi plus bas*

Satellites

**Commerce, question**

Affaires entre le Canada et les États-Unis, 14:61-2

Bureau de la politique de concurrence, rôle, 12:40; 19:58-9;  
20:69-70

Concurrence, Loi, applicabilité, 12:40; 13:43-4; 14:118-9; 16:49,

70-1; 18:78-84,86-9,90-7; 19:58-9,91-3; 20:53,64-5,69-70

Australie et la Nouvelle-Zélande, comparaison, 13:32-3,43-4

États-Unis, lois anticartel, comparaison, 13:45-6; 19:58

Concurrence, tribunal, rôle, possibilité, 13:32,44

**Ententes internationales, pertinence**

ALÉ, 13:36,41; 14:51,101; 17:17-8; 18:7

ALÉNA, 12:19-20; 13:36; 14:9,38,51,101; 17:8,10,17-8,52;

18:22-3,30,32,34,62,71; 19:67

GATT, 12:19; 13:36,41; 14:9,38,101,106-7; 17:20,52,59;

18:32,34; 19:67

*Voir aussi plus bas*

Industrie - ALÉNA, implications

Transfert à un portefeuille économique, 14:97,105-6,111

Communauté économique européenne, élimination des barrières en  
télécommunications, 14:51-2,70-1

**Compétence fédérale**

AGT, affaire, Cour suprême du Canada, 12:8-10,13,17-9,29,32,

38,42,57,59,61,80; 13:5-6,35; 14:10-1,19,96;

15:7,17,22,34,37-8; 16:12,15,22,39; 17:9,26-8,41,

109-10,118; 18:65-6; 19:102-3; 20:22,24,26; 21:31-2,52,

64-5; 27:13-4

Prairie Alliance on Telecommunications, 16:22

**Provinces, position**

Manitoba, gouvernement, position, 12:17-8,29-30; 13:5-10

Québec, gouvernement, position, 12:10,17-8; 17:9

Saskatchewan, gouvernement, position, 12:10,17-8,27;

16:7-20,26; 17:9

Transition, règlements, 12:10-1,23; 16:11,18-20,50-1; 19:103

**Telecommunications—Cont'd****Companies—Cont'd****Teleglobe—Cont'd**

Role, 12:55,61-3; 19:84

**Telephone companies**

Cellular affiliates, relationship, 17:126

Size, 17:125

Subscribers, removal from telemarketing list on request, 17:105; 20:17

Virtual private networks, 18:15,29-30

Telesat, 12:40,49,100; 13:13,15,42,45-6; 16:14,56-7,69,71-2, 88-108; 17:35,116-8; 19:38,68; 20:27-8; 27:13,25-6,28

Financing, 16:90-1,95-100

Monopoly, 12:11; 14:9,13,22-4,27-8; 15:6,10; 16:57,63, 69-72,88,94; 18:34,38,80

Ownership, 14:9; 16:36,60,64,68-70,74,107; 17:75-6,85, 116-8; 18:86-7; 19:29,68,71; 20:27-8; 21:71; 27:12,34-5

Property, disposal, 15:11-2; 27:34

Rates, 16:58,60-3,69-70,72,95,107-8

Revenues, 16:57,61-2,72

Telesat Mobile, 16:99

Unitel, 14:50,60,62-3,76,79,84-5,94,109; 16:14,36; 17:16,22, 108-26; 18:25; 19:38,99; 20:26-8,37; 21:49; 27:12-4,26, 28-9; 35:47

AT&T, relationship, 17:16,22; 20:37; 35:47

Vidéotron, 14:72,79; 17:124

*See also below*

**Telephone services**

Constitutional negotiations, 14:9-11; 16:21,31-2,54; 17:9

**Data****Communications****Airline electronic reservations systems**

Gemini Group, 13:25-6; 14:69-70,73,78,116-7; 18:6-27

United States, Sabre and Apollo, 18:11-3,22-3,29-30

Competition, 12:11; 13:28; 14:70; 18:7-29; 20:37

Confidentiality, protection, 19:49-50

Costs, comparison with United States, 14:70; 18:7-19,21-9

Radiocommunications, 15:36; 17:39

United States, creation of telecommunications hubs in Canada, 18:12-3,29

Services, 12:25; 16:58; 17:23-4,82-3,124; 19:41

Telephone companies, data processing activities, 17:115-8

Definition as enabler, facilitator, 12:25,64; 14:8,31-2,119;

19:65-6; 21:73; 27:9-10

Enhanced services, definition, 21:16

*See also below*

Industry - NAFTA, implications

**Equipment**

Canadian content, 14:41

Exports, 14:12,33-5,40-1,44-5; 19:83

Imports, 14:35; 19:83

Innovations, 14:32

International companies, 14:32,35

Manufacturers, tied purchasing agreement between Bell Canada and Northern Telecom, repercussions, 17:115-8; 20:26-7; 27:13

Marketing operations, globalization, 14:35

Northern Telecom, 14:58; 17:21,36-7,115-7; 18:29,39; 19:83; 20:26-8,37; 21:14; 27:13

Product development, 14:12; 17:117

Production, globalization, 14:35

Suppliers, links with carriers, 14:55,57-8,60-1; 18:87

Terminal equipment, 12:98; 13:27-8; 14:35; 19:34,49; 20:52

Trade balance, comparison with other countries, 14:32,34-5

European Economic Community, elimination of telecommunications barriers, 14:51-2,70-1

**Télécommunications—Suite****Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes**

Abstention, pouvoir, 12:9,11,57,66-8,74,88-90,98; 13:7,17, 34-5,37; 14:18-20,29-30,32-3,47,55,57-8,60-1,75-6,88, 91,94,96; 15:7,10,13,24,34-5,42; 16:16-7,36,63,67-8,70-2, 75-6,79,82-3,85,88-9,97,100-1; 17:10,12,28-7,42-3,48-51, 53-6,59-61,83,110-2; 18:32-3,37,50,79,81-2,89-97; 19:34, 55,58,69-70,92,95-8,100; 20:24,26,51-3,58-9,62-5,69-70; 21:23-4,33-4,48-50,54-5; 27:12-3,15,17,21-2,28-30,33,36; 35:15,48,51

Comité, recommandations, 27:22,30

Déréglementation, comparaison, 12:90; 16:71,79,82-3; 27:12

ALÉNA, ALÉ et GATT, implications, 21:29-30

**Audiences**

Coûts, 13:21; 17:26,28

Présentations des intéressés, 12:28,33,79; 16:77

Processus ouvert et équitable, 12:22,28,46-7,72,79,95; 14:100; 16:61-2,94

Provinces, points de vue, réunions dans les régions, proposition, 14:17; 27:25

Bureaux régionaux, 13:9,11; 16:28,30-1; 27:15

Manitoba, 13:11,20-1

Radiodiffusion, Loi, 12:41

Comités régionaux, étude des questions d'intérêt régional, 12:10,29,73,76; 15:30

Concurrence au sein de l'industrie de l'interurbain, étude, 12:11,20,46,78,93,96-8; 13:17-8,28-9,41-2,46; 14:9,43; 15:24; 16:16,32,37; 27:11-2; 35:41,47

**Conseillers régionaux**

Manitoba, 12:26; 13:9,11,20-1

**Nominations**

Mouvement ouvrier, membres, proposition, 17:53

Nombre, augmentation, 12:57

Politique nationale, effet, 12:41,73-4,76-7; 13:35

Provinces, consultations, 12:10,19,26,29; 13:9; 27:15

Radiodiffusion, Loi, renvoi à la Loi sur les télécommunications, 12:41; 13:7,37

Régions, 12:79-80; 13:11; 17:53

Nouvelle-Écosse, 16:45

Résidence dans la région, 12:10,19,26,79; 13:9,11

Rôle, 12:55-6,77-9; 13:35; 15:30; 21:34; 27:25

Construction et expropriation, pouvoirs, 15:35,42; 16:42-3; 17:25; 27:36; 35:15; 36:23-6

Installations, utilisation conjointe, 35:15

Décisions rendues d'avance, 16:16; 20:51,55-7

Démarche publique, 12:21,67-9,71-3,81-4,87,95-7; 13:35-6;

14:117; 15:24-6,29-30; 16:36,46-7,91,96; 17:11,71-2; 18:50, 57; 20:25,47-8; 21:76; 27:17

Directives et avis, 19:34; 20:55-7; 27:35

Évaluation, 15:20; 16:32-3,94; 18:30

Indépendance, 12:45,75,87; 13:16,36; 14:15-6,29; 16:11,47, 52,75; 17:11,69-72; 20:25,50

Interconnexion, ententes, décisions, 12:83-4; 13:38,45; 14:16, 28,32; 15:10,33-4; 17:41,46,50-1; 20:47; 27:27,35

Licences, octroi, 21:31,40-3,54,68-70; 27:27

Organisme de réglementation national, 12:9,17-9,21,27-8,32, 41,55,60-1; 13:7,13,35; 14:10-1,32-3,52,55,70,76; 15:7, 17-8,30,34,37-8,40-2; 16:7-19,29-31,59,61-3; 17:41,43,52-3, 109-110; 18:28,33,37,48-9; 19:31,35,53,92; 20:43; 21:56,62-3,66; 27:13-5

Politique, application, lignes directrices, critères,

12:42-4,69-71; 14:14,17,20,27-8; 21:23-6

Radiodiffusion, Loi, comparaison, 12:42-4,69-71

Telecommunications—*Cont'd*

## Federal government

Canadian Bar Association, consultations, 20:66; 21:71,74  
 Consumers, consultations, 12:37-9; 16:25,74-5; 17:62-3,65;  
 21:60-2

Industry, consultations, 12:37-8; 18:22; 35:15,39

## Powers

Directions to CRTC, 12:9-12,20-3,33,36,44-7,49,68-9,72-3,  
 82-5,95-6; 13:7,39; 14:15,17,29,42,77,97,102-3; 15:8,  
 15-6,24,29,40; 16:11,18,32-4,36,40-1,46-7,51-2,63,75,105;  
 17:11,26-7,62,70,83-4,113; 18:33,35,37,48-9,52,82-3;  
 19:32,53-4,103; 20:25-6,32,48-50; 21:38,41,43,69-70,76,  
 79-80; 27:16,21,36

Application to matters pending before CRTC, 12:20; 17:11  
 Broadcasting Act, comparison, 12:45-7; 14:77,102-3; 15:8,  
 16; 16:40,51-2; 21:40,75

Government, broad policy objectives, 12:68; 15:8,16; 16:40,  
 51; 17:83-4; 19:32,53; 20:25-6; 27:17

Exemptions of categories of carriers, 12:11,34-6,60,67-8,  
 75,91-2,94,98; 13:34-5,37,39; 14:18,32,55,79,87-9,96;  
 15:24; 16:18,33-4,41,67-8,92; 17:10,12,26,41-2,45-50,53,  
 124-5; 18:56-7,59-60,81,94-7; 19:31-2,35-6,54,69,101;  
 20:46,50; 21:21,27-30,41,43,47,58-9,74; 27:16-8,22,29,  
 33,36

Committee recommendations, 27:22,30

Interim relief, proposal, 19:41

Power, transfer to CRTC, 35:14-5

Licence-issuing system, 12:12-3,21,32,37,55,58-60,68,  
 71-2,75,81-8; 13:35,37-9,44; 14:15-7,20,34,41-2,75,97,  
 99-101,103-5,109-12,114-8; 15:7,9-10,16,25; 16:10-1,18,  
 34-5,41,43,46-9,53,60-1,82,90-1,94-6,98; 17:10-2,  
 17,28,47,49,56-7,62-3,71-2,112-3; 18:8,19-20,32,34-7,  
 45,47-50; 19:32-3,56,69,74-5,98-9,101-3; 20:24-6,32,46-8,  
 60-2,67; 21:21,31,40-3,54,68-70,74-7; 27:16,25-8

Committee recommendations, 27:27-8

Elimination, 35:15,41

National security, foreign policy, directives to Canadian carrier,  
 15:24-5,31; 17:63; 20:50; 27:17,22-4; 35:15

Committee recommendation, 27:24

Orders, publication in *Canada Gazette*, 15:25,41; 16:40,63

Review of CRTC decisions, variation or rescission, 12:20,33,  
 36,44-52,55-6,60,68-9,72-3,75,84-6,95-6; 13:15-6,35-7,39;  
 14:15,42,77,82,103,111; 15:8-9,15-8,21,24,29,40-1; 16:11,  
 18,34,36,40,46,60,75,94-5,105-6; 17:11,62-3,69-70,83-4,  
 113-4; 18:67,82-3; 19:32,53; 20:25-6,32,48-50; 21:21,  
 37-41,43,70,74-5; 27:16-7,24-5,35-6; 35:15

Appeals, 14:103; 15:9; 16:60,95; 19:31-2; 21:76

Broadcasting Act, comparison, 12:45-8,50-1,69,85; 14:77,  
 103; 15:8,15-6; 16:40; 17:62; 21:40,75; 27:24-5

Committee recommendations, 27:25

Examples, 12:49,95,97; 14:103; 16:60

Government, broad policy objectives, 12:50-2,68-9; 15:8,  
 16-7; 27:17

Interim relief, proposal, 19:41

Petitions, filing to cabinet, public process, 15:7-9,15-6

Scope, evaluations, 12:12-3,20-2,34,37,44-6,50-2,58-61;  
 17:56-7; 18:96; 21:41-2,53-4; 27:16-7

Call-Net Telecommunications Ltd., 19:53-4,56

Canadian Bar Association, Media and Communications Law  
 Section, 20:48-50; 27:17

Canadian Business Telecommunications Alliance, 14:15-7,  
 20,24,27,29

Canadian Cable Television Association, 17:75,83-4

Canadian Radio-Television and Telecommunications  
 Commission, 12:67-9,72-3,75,81-2,90,94-7; 21:37-43

Canadian Satellite Communications Inc., 15:8-10,16-8,21

Télécommunications—*Suite*Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications  
canadiennes—*Suite*

Pouvoirs, application, 12:8-10,13,17-9,23,27,29,32,76-7,79-80;  
 13:5; 14:76,88-9; 15:34,37-8; 16:11-5,22; 17:109-10; 18:33,  
 65-8; 19:102-3; 20:22,24,28; 21:25-7,41-2,53-4,79-80

Processus décisionnel, pouvoirs, 12:41,71-4,79,89; 14:109;  
 15:24; 16:96-7; 17:63; 18:35,37; 20:51,53-7; 21:24,37-43,  
 79-80; 27:16-7; 35:15,43,48

Comité, recommandation, 27:22

Contenu canadien, règles, 36:19-21

Décisions, délais, 12:75-6,83,85-6,89; 14:19-20; 16:93,96;  
 17:111; 19:100-1; 20:49; 21:23-4,35,45-6; 27:31; 35:15,  
 48-51

Comité, recommandations, 27:31-2

Exemptions des catégories d'entreprises, pouvoir, transfert du  
 gouvernement fédéral, 35:15,48

Radiodiffusion, Loi, dispositions, comparaison, 12:41,71-4

*Voir aussi plus bas*

## Rôle

Radiodiffusion, Loi, application, 16:61-2,64,94; 20:25

Règlements, réduction, 21:33-4,44-5

## Renseignements

Désignation comme confidentiels, 19:55-6; 27:35

Obligation d'information, 27:35

Ressources, charge de travail, 12:57-8,74; 16:97; 17:54,72;  
 21:31-4; 35:18-9

Revente et revendeurs, rôle, 12:33; 16:76

Rôle, 12:66,79,92,94; 14:15-7,26-9,32,34,41-2,88,99,101-3,  
 109-10; 15:8,20,35,42; 16:15-6,18,37-8,53,75-7,82,  
 86,97,100; 17:11-2,29,54,71-2,108; 18:13-4,24-5,30,35,  
 37,49; 19:21; 20:14-5,20,25-6,47; 21:32-4,42,71,75; 27:16,  
 35; 35:52

Services, fourniture, cession, ordres, 15:11; 16:18; 19:34; 20:51,  
 53-5,62-3; 27:33-4

Services téléphoniques de base, cadre réglementaire, examen,  
 35:47

## Tarifs

Audiences, 12:28,33; 17:111

Contrats sociaux, réglementation, 20:52-3,63-4; 27:34

Définition, 27:32-3

Détermination, méthodes, 12:22-3,73; 14:96,108; 16:63,76;  
 17:10,26-7,29,31,66-7; 18:24-5; 20:51-3; 27:15-6

Répercussions, 16:76

États-Unis, 16:76

Royaume-Uni, 16:76; 17:67

Équipement terminal, 20:52

Justes et raisonnables, 12:12,22-3,43,66,73,79; 14:33,54,  
 119-20; 16:61-2,67,71-2,91-3; 17:12,27,65-7,111-2;

18:24-6,89-97; 19:33-4,54; 20:52-3,58-9,69-70; 21:48-50;  
 27:34; 35:49,52

Entreprises canadiennes, filiales, 19:34

Plaintes, 18:25-6

Technologie, compétences techniques, 14:47-9; 16:41,46; 17:63;  
 20:25

Usagers, vie privée, protection contre des télécommunications non  
 sollicitées, 12:9,28,39-40,66-7; 13:43; 15:22-3,25-6,30-1;  
 16:12,52-3; 17:12,27-8,62-6,69,72-3,95-107,123; 18:64-7;  
 19:7-19,21-8,69; 20:6-20,45,51; 21:25-6; 35:15,48

Comité, recommandation, 27:30-1

Constitution, négociations, 14:9-11; 16:21,31-2,54; 17:9

Définition comme moyen de facilitation, 12:25; 14:8,31-2,119;  
 19:65-6; 21:73; 27:9-10

## Données

Services, 12:25; 16:58; 17:23-4,82-3,124; 19:41



Télécommunications—*Cont'd*Federal government—*Cont'd*Powers—*Cont'd*Scope, evaluations—*Cont'd*

- Canadian Satellite Users Association, 16:60-1,63
- Communications and Electrical Workers of Canada, 17:8,10-1
- Communications Competition Coalition, 18:33-7
- Competitive Telecommunications Association, 19:32-3
- Consumers Fight Back Association, 15:23-6,29-30
- Fédération nationale des associations de consommateurs du Québec, 17:62-3,69-72
- Fonorola Inc., 14:53
- Gemini Group, Automated Distribution Systems Inc., 14:70, 116-7; 18:8,20
- Information Technology Association of Canada, 14:34,41-2
- International Brotherhood of Electrical Workers, 17:53,57
- Janisch, Hudson, 13:36-7,44
- Manitoba Government, 13:17
- Nova Scotia Government, 16:40-1,46-7,51-3
- Public Interest Advocacy Centre, 15:23-6,29-30
- Rogers Cantel Mobile Communications Inc., 15:40
- Royal Bank of Canada, 20:24-6
- Saskatchewan Government, 16:11,18,24,32-3,35-6
- Schultz, Richard, 14:97,99-101,103-4,108-11,113-8
- Stentor, 19:69,74-5
- Telecommunications Workers Union, 16:75,82
- Telesat Canada, 16:90-2,94-6,105-6
- TransAlta Utilities Corporation, 18:47-50,56-7,59-60
- Unitel Communications Inc., 17:112-4
- Technical standards, establishment, 12:9,26,91; 15:25-6; 17:52,63; 18:34,49-50; 19:32; 27:35
- Service, quality, effect, 17:63
- Social impact, 13:43; 17:12,63-5

*See also below*

## Licences

## Provinces, consultations

- Agreements, memorandums of understanding, discussions, 12:8,12-3,18-9,42; 13:6,39; 14:10-1,50,53; 16:34-5,39, 45,63; 18:8,19; 21:34,52,54-5,64,68,74; 27:27; 35:39,48
- Advisory committees, local matters, 21:63-4
- Alberta, 12:10,18
- Manitoba, 12:10,18,29-30; 13:5-12,14-7,22,39,44; 16:23-4, 45; 27:14-5; 35:48
- Nova Scotia, 16:39,44,46-8
- Saskatchewan, 12:18; 16:11-2,18-20,23-9,31,33-5; 21:60-1,63-6; 27:14-5; 35:48
- Broadcasting, comparison, 12:41-2
- Committee recommendations, 27:25
- Joint federal-prairie task force on the government-owned telephone companies, 12:10-1,23,41-2; 16:19-20,26; 21:60-2,65-6
- Consumers Association of Canada, Saskatchewan branch, report, 21:60-4; 27:15
- Participation in policy decision-making process
- Development and implementation, 12:9-10,12,14,19,26-9, 31,42,47; 13:39,44; 14:10-1,15,33,49-50,82; 15:22,30; 16:33-5,95; 17:9-10,69-71; 18:33,71,95-6; 21:63-4; 27:15; 35:15
- Ministers responsible for telecommunications, annual meetings, 12:10,18,27; 13:9; 14:89; 16:34-5; 21:69
- Provinces, power to initiate process, proposal, 17:69,71, 120
- Regional needs, consideration, 12:9-10,17,26-7,41,59,73, 76-80; 13:6,20; 14:88-9; 15:17-8,22,30; 16:11,19-20, 23-4,30-1,33-5,45,53; 17:53,119-20; 19:94-5,102-3; 21:55-6,68; 27:15

Télécommunications—*Suite*Données—*Suite*

- Téléphone, compagnies, activités de traitement des données, 17:115-8

## Transmission

- Caractère confidentiel, protection, 19:49-50
- Concurrence, 12:11; 13:28; 14:70; 18:7-29; 20:37
- Coûts, comparaison avec États-Unis, 14:70; 18:7-19,21-9
- États-Unis, création des centres de télécommunications au Canada, 18:12-3,29
- Radiocommunications, 15:36; 17:39
- Transports aériens, systèmes de réservation électronique États-Unis, Sabre et Apollo, 18:11-3,22-3,29-30
- Gemini, Groupe, 13:25-6; 14:69-70,73,78,116-7; 18:6-27

## Entreprises canadiennes

- Accès aux droits de passage publics, 16:42-3; 17:75,78-9,87; 36:23-6
- Acheminement et contenu, 12:93-4; 16:61; 17:116,123
- Concurrence dans le marché canadien des entreprises américaines, 16:14-5; 17:8,10,12
- Contrôle, 18:67
- Définition, 12:35-6; 14:30,53-4,59-60,69-70; 16:59-60,63-4; 17:26,28,41-2; 18:47,50,56-60,64; 21:55-6; 27:18
- Exemptions des catégories d'entreprises, 12:11,34-6,60,67-8, 75,91-2,94,98; 13:34-5,37,39; 14:18,32,55,79,87-9,96; 15:24; 16:18,33-4,41,67-8,92; 17:10,12,26,41-2,45-50,53, 124-5; 18:56-7,59-60,81,94-7; 19:31-2,35-6,54,69,101; 20:46,50; 21:21,27-30,41,43,47,58-9,74; 27:16-8,22,29,33, 36
- Fournisseurs d'installations de transmission, difficultés, 18:46-50,52,54-60

- Déréglementation, 16:75-6,78; 17:12,17-8,20-1

## Employés

## Avenir, 19:66

## Emplois

- Création, 12:15,25,28,61,64; 13:42; 14:55; 17:58-9; 18:43, 61,63
- États-Unis, comparaison, 18:72
- Nombre, 19:66
- Pertes, 13:42; 16:76,81; 17:8,10,15,59; 18:42-3,62; 21:47
- États-Unis, comparaison, 16:76,81-2,84,87; 17:10,13-4, 19-20; 18:42,73; 21:48
- Royaume-Uni, comparaison, 16:76
- Protection, 18:63
- Réglementation, relations de travail, 16:13-4
- Répercussions, 16:76-7,81

## Filiales, revenus, 35:49,52

## Nouvelles entreprises, directives et avis du CRTC, 19:34

## Participation à des entreprises étrangères, 14:12-3,104

## Politique nationale, objectifs, interprétation, 14:12-3

- Propriété et contrôle canadiens, 12:7,9,12,20,31; 14:26,34, 47-8,61-2,77,103-4; 15:38-9; 16:14,35,40-1,89,97; 17:113, 122; 18:34; 20:29-30,36-7,42-3,46-7; 21:53-4,69; 27:27-8, 36; 35:15; 36:13,21-2

## Comité, recommandations, 27:28

## Exceptions, droits acquis, 12:31; 14:104

## Radiocommunication, Loi, recours, recommandation, 15:10

## Radiodiffusion, règles, comparaison, 14:83; 17:113; 27:27

## Réciprocité, 14:104

## Comparaison avec d'autres pays, 14:104

## Sociétés de portefeuille, 14:77,83; 15:32,38-9

## Propriété étrangère

## BC Tel, 14:61-2,103-4; 18:34; 19:44; 20:29

## Comité, recommandations, 27:28

## Québec Tel, 14:61-2; 19:44

**Telecommunications—Cont'd****Federal government—Cont'd****Provinces, consultations—Cont'd****Participation in policy decision-making process—Cont'd****Regional needs, consideration—Cont'd****Actions having direct effect upon principal**

telecommunications carrier of province, obligatory

consultations, 12:10,18-9,21,26-7; 13:7,9,14,16-7;

14:15,17,74-5; 15:30,40-1; 16:18-20,34,41-2; 17:10,

53,69,110; 20:48,60-2; 21:55,69,76; 27:27-8

Effect upon public, inclusion, proposal, 17:69

Manitoba, 13:6-14,19-20; 27:14

Inquiry panels, 13:7-8,10-1,19-20

Nova Scotia, 16:41-2,53-4

Saskatchewan, 12:10; 16:11-2,18-20,23-31,33-5; 21:55

Telephone service, annual cost, 14:8

Unions, consumers, community groups, consultations, 16:74-5, 78-9

Users, consultations, 12:39

**Federal jurisdiction**

AGT case, Supreme Court of Canada, 12:8-10,13,17-9,29,32,38,

42,57,59,61,80; 13:5-6,35; 14:10-1,19,96; 15:7,17,22,34,

37-8; 16:12,15,22,39; 17:9,26-7,41,109-10,118; 18:65-6;

19:102-3; 20:22,24,26; 21:31-2,52,64-5; 27:13-5

Prairie Alliance on Telecommunications, 16:22

**Provinces, position**

Manitoba Government, position, 12:17-8,29-30; 13:5-10

Quebec Government, position, 12:10,17-8; 17:9

Saskatchewan Government, position, 12:10,17-8,27; 16:7-20, 26; 17:9

Transition, regulations, 12:10-1,23; 16:11,18-20,50-1; 19:103

Gemini, Canadian airlines reservations system, 13:25-6;

14:69-70,78,116-7; 18:6-27

Home of the future, 14:85-6

Importance in modern society, 17:12; 27:7-11

**Industry**

Bureau of Competition Policy, role, 18:81-4,88-9

Capital investments, 14:17-8,55,77,83,104; 16:90-1,95-100

**Competition**

Airline deregulation, comparison, 14:112,114,117-9; 18:18,61, 75; 19:89-90; 21:37

Australia, comparison, 13:32-3,43-4; 16:66

Background information, 13:26-30,33-4; 14:96-8,112-6,118-21; 16:66-8,70-1; 17:9,21-2,29-31,117; 20:58-9

Call-Net Telecommunications Ltd., position, 19:51-63

Canadian Labour Congress, position, 18:61-4,67-9,73-5

Cellular services, 12:11,54-5,57; 13:28; 14:75-6,79,91-2,115; 15:34-5,39-41; 16:49; 17:13-5

CRTC, position, 12:66,89-90,98-9; 21:36-7; 27:29

Communications Competition Coalition, position, 18:27-42

Competitive Telecommunications Association, position,

19:28-9,31-5,37-8,40-1,44-7

Effects, studies, reports, 18:73,75,77; 19:61; 20:30

European Economic Community, countries, 14:51-2,70-1

Explanation, 16:49-50

Fax service, 12:98

Gemini Group, Automated Distribution Systems Inc., position, 18:6-27

**Increase**

Benefits, 12:11-2,27-8,54-5,97-9; 13:13-4,30,33-4,43; 14:8,

12,14,76-7,79-81,83-4,87,91-2,94-5,98,101,112-3,115-6,

119; 15:7,10,12-5,22,27,35,41; 16:57-9,65-8,70,88-9,

100-1; 17:26-31,66-7,109; 18:28,30-2,84-5; 27:8-14

Inclusion in the legislation, reactions, 15:23,27-8;

16:24,66

**Télécommunications—Suite****Entreprises canadiennes—Suite****Propriété étrangère—Suite**

Restrictions, 13:38; 14:34,48,62,77,97,103-4,108; 16:97, 99-100; 17:57; 18:34,48; 20:43; 27:28,38

Risques, 18:62-4,67-70,74; 20:36-7

Services, quantité et qualité, expansion, 14:57; 17:9

*Voir aussi plus bas*

Licences

**Équipement**

Balance commerciale, comparaison avec d'autres pays, 14:32,34-5

Commercialisation, opérations, globalisation, 14:35

Équipement terminal, 12:98; 13:27-8; 14:35; 19:34,49; 20:52

Exportations, 14:12,33-5,40-1,44-5; 19:83

Fabricants, entente d'achats liés entre Bell Canada et Northern

Telecom, répercussions, 17:115-8; 20:26-7; 27:13

Fournisseurs, liens avec des entreprises, 14:55,57-8,60-1; 18:87

Importations, 14:35; 19:83

Innovations, 14:32

Northern Telecom, 14:58; 17:21,36-7,115-7; 18:29,39; 19:83;

20:26-8,37; 21:14; 27:13

Produits, développement, 14:12; 17:117

Production, globalisation, 14:35

Sociétés internationales, 14:32,35

Teneur canadienne, 14:41

**États-Unis**

AT&amp;T, 13:17-8,21; 16:100; 17:16,22,115-7; 18:28; 19:39,43-4, 61,73-4,89; 20:31-2,37; 35:46

Actions, prix, déréglementation, effet, 14:84

Affaires au Canada, montant, 12:91; 13:46; 14:37-8,61-3;

17:16-7; 18:71; 19:90-1

Dessalement, 13:30-1,40,45-6; 14:11,31,51,56-7,61;

18:71-2,77; 19:29,39,61,89; 27:12

Emplois, création, 13:18,21; 17:17

Téléphone, service interurbain, tarifs, 17:38

Capacité, 14:63

Concurrence, déréglementation, effet, marché américain,

14:56-7,66-8; 16:76,81-2,84,87; 17:10,13-6,19-21,38; 19:89;

20:30,32-4; 27:12

Création des centres de télécommunications au Canada,

18:12-3,29

Industrie, comparaison, 14:105; 21:14-5

MCI Communications, 14:57,62-3; 35:46-7

Sprint, 14:56,62-3,72; 17:38; 20:37; 35:46

Téléphone, services

Accès, 17:10,13-5

Service interurbain, concurrence, tarifs, effet, 17:38

Téléphone, sociétés, prix des actions, déréglementation, effet, 14:84

Gemini, système de réservations des lignes aériennes canadiennes,

13:25-6; 14:69-70,78,116-7; 18:6-27

**Gouvernement fédéral**

Association du Barreau canadien, consultations, 20:66; 21:71,74

Consommateurs, consultations, 12:37-9; 16:25,74-5; 17:62-3, 65; 21:60-2

Industrie, consultations, 12:37-8; 18:22; 35:15,39

**Pouvoirs**Décrets, publication dans la *Gazette du Canada*, 15:25,41; 16:40,63

Directives au CRTC, 12:9-12,20-3,33,36,44-7,49,68-9,72-3,

82-5,95-6; 13:7,39; 14:15,17,29,42,77,97,102-3; 15:8,

15-6,24,29,40; 16:11,18,32-4,36,40-1,46-7,51-2,63,75,105;

17:11,26-7,62,83-4,113; 18:33,35,37,48-9,52,82-3; 19:32,

53-4,103; 20:25-6,32,48-50; 21:38,41,43,69-70,76,78-80;

27:16,21,36

**Telecommunications—Cont'd****Industry—Cont'd****Competition—Cont'd****Increase—Cont'd**

Need, 12:11-2; 14:12-4,20-1,25,76,82,107-8,115,118-9;  
16:66-8; 18:7-8,32-3,42; 27:17; 35:41

International Brotherhood of Electrical Workers, position,  
17:55-7,59-61

Interpretation, 14:12-3

Japan, comparison, 13:31-3,41-2; 14:25; 16:66; 17:110; 18:28  
Jobs, effect

Creation, 12:15,25,28,61,64; 17:58-9; 18:43,72; 20:37

Losses, 17:8,10,15,59; 18:42-3,62,73,75; 20:37

Lack, consequences

Effect, examples, 20:30-1,36

Losses of jobs, tax revenues, 18:28-9,34,36,42

Technology, deployment in the network, delays, lags,

14:11-2,18-9,44,49,67-8; 17:29-30,35-7; 18:26-7,30-1,38;  
20:36

Telephone companies, 17:116-7; 18:31,38,42

Manitoba, 12:54; 13:17-9,22

Microwave networks, services, 12:11; 14:84

Nova Scotia, 16:49-50,72-3

New Zealand, comparison, 13:32-3,43-4; 19:89-90

Paging services, 16:49

Private line services, 12:11,98; 13:28; 14:62; 35:51

Railroad deregulation, comparison, 14:114,117,119; 18:18

Regional development, 18:10,30-1,33,39-42,71,85-6; 27:8

Remote areas, services, effect, 16:78-81

Resale industry, 12:11-2,98; 13:28

Royal Bank of Canada, position, 20:22-8,30-2,35-8

Saskatchewan Government, SaskTel, position, 16:8-9,23-5,  
27-8,36,72-3; 27:28-9

Stentor, position, 19:66-70,72-4,79-98,100-1; 27:28-9;  
35:45-6,48

Telephone companies, position, 14:83-5,92,119; 17:110-1;  
18:9

Terminal equipment, 12:98; 13:27-8; 35:51

TransAlta Utilities Corporation, position, 18:51-2

Transportation sector, comparison, 12:27-8; 14:111-2

Trucking industry, comparison, 18:61

United Kingdom, comparison, 13:31,33; 14:25,87; 16:66;  
17:110

**United States**

Companies, relocation of computing and telecommunications  
centres to Canada, encouragement, 18:8-10

Comparison, 13:30-2,40,45-6; 14:11-2,25,56-7,66-8,70-3,76,  
84,87,91-3,108-9,113; 15:22; 16:74-6,81,84-5; 17:60,  
110; 18:7-19,21-8,30-1,61,64,69,72-3,75,77,84; 20:30;  
21:14-5

Unitel, position, 17:118-24; 27:28-9

Workforce, decentralisation, working at home, 18:39-40,85-6

Competition Act, application, 12:40; 13:43-4; 14:118-9; 16:49,  
70-1; 18:78-84,86-8,90-7; 19:58-9,91-3; 20:53,64-5,69;  
21:22; 27:29-30

Competitiveness, 12:15,27-8,40,61,80,97-8; 13:29; 14:12-3,21,  
31-3,77,90,98,119; 15:7,10,12-3,28,35; 16:23,59-60,66,73,  
75,79,87; 17:109; 18:10; 19:66-8; 20:23-8,30,35-6; 27:8-11,  
20; 35:46

Benefits, 15:13-5

Broadcasting, comparison, 15:7

Importance in free trade environment, 14:12

National Transportation Act of 1987, comparison, 14:98

*See also below*

NAFTA, implications

**Télécommunications—Suite****Gouvernement fédéral—Suite****Pouvoirs—Suite****Directives au CRTC—Suite**

Application aux affaires en instance devant le CRTC, 12:20;  
17:11

Gouvernement, orientations de politique, 12:68; 15:8,16;  
16:40,51-2; 17:83-4; 19:32,53; 20:25-6; 27:17

Radiodiffusion, Loi, comparaison, 12:45-7; 14:77,102-3;  
15:8,16; 16:40,51-2; 21:40,75

Exemptions des catégories d'entreprises, 12:11,34-6,60,67-8,  
75,91-2,94,98; 13:34-5,37,39; 14:18,32,55,79,87-9,96;  
15:24; 16:18,33-4,41,67-8,92; 17:10,12,26,41-2,45-50,53,  
124-5; 18:56-7,59-60,81,94-7; 19:31-2,35-6,54,69,101;  
20:46,50; 21:21,27-30,41,43,47,58-9,74; 27:16-8,22,29,33,  
36

Comité, recommandations, 27:22,30

Pouvoir, transfert au CRTC, 35:15

Redressement provisoire, proposition, 19:41

Licences, attribution, système, 12:12-3,21,32,37,55,58-60,68,  
71-2,75,81-8; 13:35,37-9,44; 14:15-7,20,34,41-2,75,97,  
99-101,103-5,109-12,114-8; 15:7,9-10,16,25; 16:10-1,18,  
34-5,41,43,46-9,53,60-1,82,90-1,94-6,98; 17:10-2,  
17,28,47,49,56-7,62-3,71-2,112-3; 18:8,19-20,32,34-7,  
45,47-50; 19:32-3,56,69,74-5,98-9,101-3; 20:24-6,32,46-8,  
60-2,67; 21:21,31,40-3,54,68-70,74-7; 27:16,25-8

Comité, recommandations, 27:27-8

Élimination, 35:15,41

Normes techniques, établissement, 12:9,26,91; 15:25-6; 17:52,  
63; 18:34,49-50; 19:32; 27:35

Impact social, 13:43; 17:12,63-5

Service, qualité, effet, 17:63

Portée, évaluations, 12:12-3,20-2,34,37,44-6,50-2,58-61;  
17:56-7; 18:96; 21:41-2,53-4; 27:16-7

Alliance canadienne des télécommunications de l'entreprise,  
14:15-7,20,24,27,29

Association canadienne de la technologie de l'information,  
14:34,41-2

Association canadienne de télévision par câble, 17:75,83-4

Association canadienne des utilisateurs de satellites,  
16:60-1,63

Association du Barreau canadien, Media and Communications  
Law Section, 20:48-50; 27:17

Banque Royale du Canada, 20:24-6

Cell-Net Telecommunications Ltd., 19:53-4,56

Canadian Satellite Communications Inc., 15:8-10,16-8,21

Centre pour la défense de l'intérêt public, 15:23-6,29-30

Coalition pour les communications compétitives, 18:33-7

Competitive Telecommunications Association, 19:32-3

Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications  
canadiennes, 12:67-9,72-3,75,81-2,90,94-7; 21:37-43

Consumers Fight Back Association, 15:23-6,29-30

Fédération nationale des associations de consommateurs du  
Québec, 17:62-3,69-72

Fonorola Inc., 14:53

Fraternité internationale des ouvriers en électricité, 17:53,57

Groupe Gemini, Automated Distribution Systems Inc., 14:70,  
116-7; 18:20

Janisch, Hudson, 13:36-7,44

Manitoba, gouvernement, 13:17

Nouvelle-Écosse, gouvernement, 16:40-1,46-7,51-3

Rogers Cantel Mobile Communications Inc., 15:40

Saskatchewan, gouvernement, 16:11,18,24,32-3,35-6

Schultz, Richard, 14:97,99-101,103-4,108-11,113-8

Stentor, 19:69,74-5



**Telecommunications—Cont'd****Industry—Cont'd**

Concentration of ownership, corporate concentration, 12:40,92;  
13:18-9,35,42,45-6; 14:13,42-3,108,111; 16:36-7,60,65,73;  
17:35,57,75-6,78-9,114-8; 18:37-8,71,74,86-8,90-2; 19:73-4;  
20:26-8; 21:35-7,71; 27:12-3,20,34-5

Market concentration, comparison, 18:86-8,91-3

**Domestic markets**

Strengthening, 17:8

Unification, 12:9,14,17,19,28,55,64

Evolution, 12:66; 13:30,41; 17:58-9; 18:61; 19:70

Foreign dominance, risk, 14:61-3,111

Growth rate, statistics, 12:7; 14:31-2; 27:9

Historical background, 13:24-5,27-30; 14:118; 18:8,28

Importance, 12:7-8,14-5,25,61,64,66; 13:25-9; 14:8,27,31-3,  
76,92-3; 16:56-7,88; 18:41-2,61,63; 19:65-7; 27:8-10

Information technology sector, contribution, 14:31-4

International competition, 19:67; 27:8-9,13,20; 35:46

Interprovincial trade barriers, 17:52,58; 18:31-3,35,43-4,53-4;  
27:14-5

Investors and operators, needs, 14:108

Job creation, 12:15,25,28,61,64; 13:42; 14:55; 17:58-9; 18:33,  
43

Markets, globalization, 12:8; 14:33,76; 16:86-7; 17:20-1,35-6,  
52; 18:7,32; 19:31,60-1,67,72-3

Monopolies, dominant carriers, 13:26-30,34,43; 14:12-3,25-6,  
56-7,66-7,72,76,78-84,91-2,96-7,108,115; 15:10-2; 16:16,  
57-8,63,69-72,92,100-1; 17:26-8,55-7,59-61,110-2,114-8;  
18:8-9,26,30,32,38,61-2,71-2,86,96; 19:34,37-8,40,45-6,  
53-5,57-9,71-4,86,88,92-3,97,102; 20:24,26,32-4,53-4,62-3;  
21:48-50; 27:11-2,17,21,28-9; 35:45-6

Transition to competition, 13:29-30,34,43; 14:12-4,18-20,  
25-7,29,32-3,35,39,47,49,51,55-8,60-1,67-9,71-2,75-6,78,  
91-2,94,96,104,108,114; 15:10-1; 17:110-2; 19:55,57-60;  
27:11,15

**NAFTA, implications**

Basic services, 21:9-12,14-6,18-20,22

Canadian businesses in Mexico, 21:6-9,13-5,18-20,23

Documentation, 21:9-10

Enhanced services, 21:6-16,18-22; 27:33

Equipment suppliers, 21:13-5,19

FTA, comparison, 21:6-7,10-3,16,18

GATT, comparison, 21:6-7,10-3,16,18; 27:16-7

Historical background, 21:10,16-7

Intracorporate communications, 21:12-3

Investment regime in Canada, 21:9,11,18

Legislation, objectives, rules, 21:17-8

**Mexico**

Airline reservation system, 18:22

Awareness of Canadian legislation, 21:9,17

Market, size, accessibility, 21:8-9,13-5,18-20

Monopolies, 21:13

Most favoured nation, 21:8,10,21

National treatment, 21:7-8,10,13,21

Negotiations, balance and reciprocity, 18:22-3; 21:18-9

Regulatory regime, transparency, 13:36; 21:21-2; 27:16-7

Resellers, 21:11

Standards, setting, 21:8-9,13-4,19,21

**United States**

Awareness of Canadian legislation, 21:9,17

Market, size, accessibility, 21:14,18

Users, role, 13:26-7

*See also below*

International telecommunications

Information technology sector, role, 14:31-2

**Télécommunications—Suite****Gouvernement fédéral—Suite****Pouvoirs—Suite****Portée, évaluations—Suite**

Syndicat des travailleurs et travailleuses en communication et  
en électricité du Canada, 17:8,10-1

Telecommunications Workers Union, 16:75,82

Télésat Canada, 16:90-2,94-6,105-6

TransAlta Utilities Corporation, 18:47-50,56-7,59-60

Unitel Communications Inc., 17:112-4

Reconsidération des décisions du CRTC, modification ou  
annulation, 12:20,33,36,44-52,55-6,60,68-9,72-3,75,84-6,  
95-6; 13:15-6,35-7,39; 14:15,42,77,82,103,111; 15:8-9,  
15-8,21,24,29,40-1; 16:11,18,34,36,40,46,60,75,94-5,  
105-6; 17:11,62-3,69-70,83-4,113-4; 18:67,82-3; 19:32,53;  
20:25-6,32,48-50; 21:21,37-41,43,70,74-5; 27:16-7,24-5,  
35-6; 35:15

Appels, 14:103; 15:9; 16:60,95; 19:31-2; 21:78

Comité, recommandations, 27:25

Demandes au cabinet, processus public, 15:7-9,15-6

Exemples, 12:49,95,97; 14:103; 16:60

Gouvernement, orientations de politique, 12:50-2,68-9;  
15:8,16-7; 27:17

Radiodiffusion, Loi, comparaison, 12:45-8,50-1,69,85;

14:77,103; 15:8,15-6; 16:40; 17:62; 21:40,75; 27:24-5

Redressement provisoire, proposition, 19:41

Sécurité nationale, politique étrangère, instructions aux  
entreprises canadiennes, 15:24-5,31; 17:63; 20:50; 27:17,  
22-4; 35:15

Comité, recommandation, 27:24

*Voir aussi plus bas*

**Licences****Provinces, consultations**

Comité, recommandations, 27:25

Ententes, protocoles, discussions, 12:8,12-3,18-9,42; 13:6,  
39; 14:10-1,50,53; 16:34-5,39,45,63; 18:8,19; 21:34,52,  
54-5,64,68,74; 27:27; 35:39,48

Alberta, 12:10,18

Comités consultatifs, questions locales, 21:63-4

Manitoba, 12:10,18,29-30; 13:5-12,14-7,22,39,44; 16:23-4,  
45; 27:14-5; 35:48

Nouvelle-Écosse, 16:39,44,46-8

Saskatchewan, 12:18; 16:11-2,18-20,23-9,31,33-5;  
21:60-1,63-6; 27:14-5; 35:48

Groupe de travail fédéral-provinces des Prairies sur les  
compagnies de téléphone publiques, 12:10-1,23,41-2;  
16:19-20,26; 21:60-2,65-6

Association des consommateurs du Canada, section de la  
Saskatchewan, rapport, 21:60-4; 27:15

**Participation au processus décisionnel de la politique**

Élaboration et mise en oeuvre, 12:9-10,12,14,19,26-9,31,  
42,47; 13:39,44; 14:10-1,15,33,49-50,82; 15:22,30;  
16:33-5,95; 17:9-10,69-71; 18:33,71,95-6; 21:63-4;  
27:15; 35:15

Ministres responsables de télécommunications, réunions  
annuelles, 12:10,18,27; 13:9; 14:89; 16:34-5; 21:69

Provinces, pouvoir de mettre en marche le processus,  
proposition, 17:69,71,120

Régions, besoins, considération, 12:9-10,17,26-7,41,59,  
73,76-80; 13:6,20; 14:88-9; 15:17-8,22,30; 16:11,  
19-20,23-4,30-1,33-5,45,53; 17:53,119-20; 19:94-5,  
102-3; 21:55-6,68; 27:15

**Telecommunications—Cont'd****International telecommunications**

Competition, 12:7-9,11,62,97-8; 14:13; 16:75; 17:16,20-1,23,58-9; 18:19; 20:42

Competitiveness, 12:7-8,14-5,62; 13:29; 14:8,12-3,31-3,39,54,76-7,81,98,104; 15:35; 16:23,75; 17:8,35-6,75,109; 18:72; 19:65-7; 20:23-4,42

Direct lines to the USA, 12:62-3

Fibre optics, 12:63; 17:16

International companies, 14:57; 16:100; 17:16,21-2; 35:46-7

Policy, 14:100

Satellites, 12:61,63

Submarine cables, 12:61,63

Licences, 14:13

Traffic convergence, international hubs, 14:35-8

Treaties, 12:62-3

World market, 19:66-7; 35:46-7

World-wide services, comparison with other countries, 14:32,35

*See also below*

Satellites

Telephone services

**Legislation**

Broadcasting policy, relevance, 16:61,64-5

Consolidation and modernization of existing telecommunications legislation, 12:8,13-4,17,59,61,64,66; 14:8,19,23,32,34,52-3,74,82,90-1; 15:7; 16:12,19,21,29; 17:62,80,108,112; 19:54; 20:41,51; 21:16-7,52-3; 27:5,13; 35:39

Constitutional neutrality, 12:17; 15:37; 16:23; 21:22-3; 27:14

Definitions, 14:29-30; 16:14,16,59-60; 17:12; 21:11,55-6

Evaluations, 12:58-60; 13:17,34; 14:70,82,116-7; 17:35-6; 35:14-6,39-41,43-5

Federal government institutions, resources, effect, 17:54

Flexibility, 21:53-4,56-7,77

FTA, negotiations, effect, 21:17

House of Commons study, timeframe, 21:66-8; 35:16,39-40,45

NAFTA, negotiations, effect, 21:17-8,22-3

Rates, effect, 12:28

**Report**

Evaluations, 35:14-6,40,45

Liberal Party dissent, 27:36

Restrictive tariffs, 14:116-7,119-20

**Licences****Issuance**

Broadcasting, comparison, 12:71; 13:45; 14:75; 17:47; 20:47,60

Cellular service, comparison, 12:22; 14:75,99

Committee recommendations, 27:27-8

Comparison with other countries, 13:44-5

Conditions, 12:30-2,58-60,68,81-2,84; 13:13-5,35; 14:101,103,111,114; 16:18,34,41,47,90,95; 17:11-2,122-3; 19:98; 20:29,46-7,60-2; 21:41-2; 27:26

Broadcasting, comparison, 12:30-1

Canadian ownership and control, 12:12,21,31,59; 13:38;

15:10; 16:18,35,40-1; 19:69; 20:29-30,46-7,60

Privacy principles, guidelines, standards, 20:9-11

Territory, service area, 12:31-2,53-4; 13:35-6; 14:11;

16:24-5; 21:54,69

International submarine cable licences, 14:13

Manitoba Government, position, 13:13-5

**Télécommunications—Suite****Gouvernement fédéral—Suite****Provinces, consultations—Suite****Participation au processus décisionnel de la politique—Suite****Régions, besoins, considération—Suite**

Interventions susceptibles d'influer directement sur la principale entreprise de télécommunication d'une province, consultations obligatoires, 12:10, 18-9,21,26-7; 13:7,9,14,16-7; 14:15,17,74-5; 15:30, 40-1; 16:18-20,34,41-2; 17:10,53,69,110; 20:48,60-2; 21:55,69,76; 27:27-8

Effet sur la population, inclusion, proposition, 17:69

Manitoba, 13:6-14,19-20; 27:14

Commissions d'enquête, 13:7-8,10-1,19-20

Nouvelle-Écosse, 16:41-2,53-4

Saskatchewan, 12:10; 16:11-2,18-20,23-31,33-5; 21:55

Radiodiffusion, comparaison, 12:41-2

Syndicats, consommateurs, groupes communautaires, consultations, 16:74-5,78-9

Téléphone, service, coût annuel, 14:8

Usagers, consultations, 12:39

Importance dans la société moderne, 17:12; 27:7-11

Importance politique, répercussions, 13:26

**Industrie****ALÉNA, implications**

ALÉ, comparaison, 21:6-7,10-3,16,18

Communications intra-entreprise, 21:12-3

Documentation, 21:9-10

Entreprises canadiennes au Mexique, 21:6-9,13-5,18-20,23

**États-Unis**

Connaissance de la mesure législative canadienne, 21:9,17

Marché, taille, accessibilité, 21:14,18

GATT, comparaison, 21:6-7,10-3,16,18; 27:16-7

Historique, 21:10,16-7

Investissement au Canada, régime, 21:9,11,18

Matériel, fournisseurs, 21:13-5,19

Mesure législative, objectifs, règles, 21:17-8

**Mexique**

Connaissance de la mesure législative canadienne, 21:9,17

Lignes aériennes, réseau de réservations, 18:22

Marché, taille, accessibilité, 21:8-9,13-5,18-20

**Monopoles, 21:13**

Nation la plus favorisée, 21:8,10,21

Négociations, équilibre et réciprocité, 18:22-3; 21:18-9

Normes, établissement, 21:8-9,13-4,19,21

Régime réglementaire, transparence, 13:36; 21:21-2; 27:16-7

Revendeurs, 21:11

Services améliorés, 21:6-16,18-22; 27:33

Services de base, 21:9-12,14-6,18-20,22

Traitement national, 21:7-8,10,13,21

Barrières commerciales interprovinciales, 17:52,58; 18:31-3,35, 43-4,53-4; 27:14-5

Bureau de la politique de concurrence, rôle, 18:81-4,88-9

Capitaux d'investissement, 14:17-8,55,77,83,104; 16:90-1, 95-100

Compétitivité, 12:15,27-8,40,61,80,97-8; 13:29; 14:12-3,21, 31-3,77,90,98,119; 15:7,10,12-3,28,35; 16:23,59-60,66,73, 75,79,87; 17:109; 18:10; 19:66-8; 20:23-8,30,35-6; 27:8-11, 20; 35:46

Avantages, 15:13-5

Importance dans l'environnement amené par le libre-échange, 14:12

Loi nationale sur les transports de 1987, comparaison, 14:98

Radiodiffusion, comparaison, 15:7

*Voir aussi plus haut*

ALÉNA, implications

**Telecommunications—Cont'd****Licences—Cont'd****Issuance—Cont'd**

Minister and Department of Communications, power, 12:12-3, 21:32,37,55,58-60,68,71-2,75,81-8; 13:35,37-39,44; 14:15-7,20,34,41-2,75,97,99-101,103-5,109-12,114-8; 15:7,9-10,16,25; 16:10-1,18,34-5,41,43,46-9,53,60-1,82, 90-1,94-6,98; 17:10-2,17,28,47,49,56-7,62-3,71-2,112-3; 18:8,19-20,32,34-7,45,47-50; 19:32-3,56,69,74-5,98-9, 101-3; 20:24-6,32,46-8,60-2,67; 21:21,31,40-3,54,68-70, 74-7; 27:16,25-8; 35:15,41

Nova Scotia Government, position, 16:41,43,46-9

Provinces, consultation, enforcement of decisions,

12:12-3,31,59,72; 13:39,44; 14:15; 19:102-3; 20:60-2; 27:27

Radiocommunication Act, comparison, 12:22; 14:99; 15:10; 16:41,43,46-8; 17:40-4,47-8

Saskatchewan Government, position, 16:10-1,14,18,24-5,34-5

System, 12:12-3,21,30,32-3,58-60,68,71-2,81-2; 14:15,75;

15:7,9; 16:10-1,14; 17:11-2,28,47,108; 18:32; 19:32-3,56

Creation, reasons, 12:12-3,21-2,31-2,55,82

Existing carriers, effect, 12:13,21,23-4,30-3,68,71,83;

13:35; 14:13,75,101; 16:41,46-7,90,95-6,98; 18:34;

19:33,56,75-7,98-9; 20:24-6,47-8; 21:77-8; 27:26

Fees, 16:91

Justifications, 13:37-9

New carriers, 12:12,21,68,71-2,81-2; 13:35,38,45; 14:13-4,

16,34,41-4,101,108,115; 15:7,10; 16:41,46-7,60-1,90,

95-6,98; 17:113; 18:34,37,47-50; 19:33,75-7,98-9;

20:24-6,46-7,60-2; 27:26-7

Procedure, changes, proposals, 18:47-8,50; 20:47-8

Public process, recommendation, 15:10; 20:48

Removal, possibility, 13:44

Renewal, duration, 12:13,83; 15:35; 16:90-1,96,98,100; 19:56

Resellers, non-application, 12:19-20,32-3,35; 14:18,53-5, 59-60,69-70; 16:14-5,59-60,63-4,76,83; 17:10-2,17-9,28,

119; 18:56,70-1; 19:31-3,35-40,56-7,69,80,83; 20:36-7,

45-6,59-60; 21:10-1,30,58; 27:18-9,36; 35:14

Statutory criteria, proposal, 14:17-8,20,24-5

Stentor, proposals, 19:75-7,98-9; 27:26

United States, comparison, 13:39-40

*See also above*

Federal government - Powers

**National policy**

Committee recommendations, 27:21,37

Establishment, importance, 12:9,13,19,26-7,41,44-6; 13:9;

14:10-1,14,22-4,28,33; 17:52-3; 18:33,35,48-51; 19:54,93-4;

21:52-3,56; 27:13-4,19-20; 35:51-2

National coherence, 12:41,73-4,76; 13:35-6; 14:38; 27:8,13

National standards, establishment, 12:9,14,26-8,59

National strategy, vision, 13:21-2,25; 14:22-4,38-9,107-8,111,

114-5; 15:26-8; 17:7-9,35-6,57-8; 18:21-2,32-3,35,37,39,

51-2,74; 19:35,93-4,102; 20:23,34-5,37-8; 27:8-9

Objectives, 12:19,24,36,43-4,51-3,61,70-1,97-9; 13:33,46;

14:13-4,20,26,33,52-3,77,97-100,102-3,105,107,111,115;

15:7,12-3,18,22,26-9,31,35; 16:18,23-4,27-8,33-4,39-40,46,

63,66-8,75,86,89,104; 17:8,26-8,47,108-9; 18:8-9,32-4,68;

19:98; 20:23,25,42,45,47,57-8,61-2,67-8; 21:53,55-8,69-70,

73,76; 27:19-20

Amendments, proposals, 14:20-1,23-4,52-3; 16:39-40,45,47;

17:8-10,66-7,73; 18:33-4,68; 19:31-2,40-1,45-6,102;

20:14,30,44-5; 27:20-1; 36:12,15-8,27

Broadcasting Act, comparison, 12:43; 13:12-3; 14:14,77,102

**Télécommunications—Suite****Industrie—Suite**

Concentration du pouvoir par la propriété, 12:40,92; 13:18-9, 35,42,45-6; 14:13,42-3,108,111; 16:36-7,60,65,73; 17:35, 57,75-6,78-9,114-8; 18:37-8,71,74,86-8,90-2; 19:73-4; 20:28-8; 21:35-7,71; 27:12-3,20,34-5

Concentration de marché, comparaison, 18:86-8,91-3

**Concurrence****Augmentation**

Avantages, 12:11-2,27-8,54-5,97-9; 13:13-4,30,33-4,43; 14:8,12,14,76-7,79-81,83-4,87,91-2,94-5,98,101,112-3,

115-6,119; 15:7,10,12-5,22,27,35,41; 16:57-9,65-8,70,

88-9,100-1; 17:26-31,66-7,109; 18:28,30-2,84-5; 27:8-14

Besoin, 12:11-2; 14:12-4,20-1,25,76,82,107-8,115,118-9;

16:66-8; 18:7-8,32-3,42; 27:17; 35:41

Inclusion dans la mesure législative, réactions, 15:23, 27-8; 16:24,66

Australie, comparaison, 13:32-4,43-4; 16:66

Banque Royale du Canada, position, 20:22-8,30-2,35-8

Call-Net Telecommunications Ltd., position, 19:51-63

Camionnage, industrie, comparaison, 18:61

Chemins de fer, industrie, déréglementation, comparaison,

14:114,117,119; 18:18

Coalition pour les communications compétitives, position, 18:27-42

Communauté économique européenne, pays, 14:51-2,70-1

Competitive Telecommunications Association, position, 19:28-9,31-5,37-8,40-1,44-7

Congrès du travail du Canada, position, 18:61-4,67-9,73-5

CRTC, position, 12:66,89-90,98-9; 21:36-7; 27:29

Effets, études, rapports, 18:73,75,77; 19:61; 20:30

**Emplois, effet**

Création, 12:15,25,28,61,64; 17:58-9; 18:43,72; 20:37

Pertes, 17:8,10,15,59; 18:42-3,62,73,75; 20:37

Équipement terminal, 12:98; 13:27-8; 35:51

**États-Unis**

Compagnies, relocalisation de leurs centres d'informatique et de télécommunications au Canada, encouragement, 18:8-10

Comparaison, 13:30-2,40,45-6; 14:11-2,25,56-7,66-8,70-3, 76,84,87,91-3,108-9,113; 15:22; 16:74-6,81,84-5; 17:60, 110; 18:7-19,21-8,30-1,61,64,69,72-3,75,77,84; 20:30; 21:14-5

Expansion régionale, 18:10,30-1,33,39-42,71,85-6; 27:8 Explication, 16:49-50

Fraternité internationale des ouvriers en électricité, position, 17:55-7,59-61

Groupe Gemini, Automated Distribution Systems Inc., position, 18:6-27

Information de base, 13:26-30,33-4; 14:96-8,112-6,118-21; 16:66-8,70-1; 17:9,21-2,29-31,117; 20:58-9

Interprétation, 14:12-3

Japon, comparaison, 13:31-3,41-2; 14:25; 16:66; 17:110; 18:28

Lignes privées, services, 12:11,98; 13:28; 14:62; 35:51 Manitoba, 12:54; 13:17-9,22

**Manque, conséquences**

Effet, exemples, 20:30-1,36

Emplois et recettes fiscales, perte, 18:28-9,34,36,42

Technologie, diffusion dans le réseau, décalages, 14:11-2,

18-9,44,49,67-8; 17:29-30,35-7; 18:26-7,30-1,38; 20:36

Téléphone, compagnies, 17:116-7; 18:31,38,42

Micro-ondes, réseaux hertziens, services, 12:11; 14:84

Main-d'oeuvre, décentralisation, travail à la maison, 18:39-40,85-6

Nouvelle-Écosse, 16:49-50,72-3



**Telecommunications—Cont'd****National policy—Cont'd****Objectives—Cont'd**

- Canada, identity and sovereignty, maintenance, 12:7,9,19, 24,31; 13:46; 14:26-7,33-4,53; 16:21; 18:62-3; 27:20,36; 36:13,17-9,21
  - Committee recommendation, 27:21
  - Canadian Bar Association, Media and Communications Law Section, 20:42-5,57-9,61-2,67-8; 27:20; 36:16-8
  - Committee recommendations, model, 27:21,37
  - Competition, 12:11-2,59,97-9; 14:77,94-5,98; 15:12-3,23, 27-8,35,41; 16:24,60,66-8,71-2,75,84,86; 17:9-10,27-8,31; 18:19,33,68,72,93-5; 19:31-5,40-1,44-6,54,102; 20:23-6, 30-1,35,42-3,57-9; 21:23-4,33,48-50,57; 27:20-1; 35:48; 36:18-9
  - Competitiveness, enhancement, 14:12-3,20-1,77,94-5,98; 15:7, 35; 16:60,75; 19:102; 20:23-6,30-1,35,42-3; 21:33,52-3, 57; 27:20
  - Culture, relevance, 12:24-6,31,60; 14:27,52; 19:40; 20:44; 21:55,76; 27:20,36; 35:15,17-8,41-3,52-3; 36:6-22,27
  - Committee recommendation, 27:21; 36:12,15
  - Federal-provincial consultations, 12:43; 13:9
  - Historical background, 21:73-4; 27:20
  - Innovation, encouragement, 12:53; 17:28
  - International transmission, 14:21
  - List, details, 14:14; 27:19-20
  - NAFTA, implications, 21:9,17-8
  - National Telecommunications Powers and Procedures Act, comparison, 12:51
  - National Transportation Act, comparison, 13:34; 14:14,98, 111-2; 15:28
  - Preamble, 14:14,53; 16:40,67; 19:40,44-6,102; 27:19-20
  - Principles, rights and responsibilities, 14:98-9,107,117
  - New Zealand, United Kingdom and Australia, comparison, 14:107
  - Priorities, importance of each relative to the others, 14:13-4,20,26-7,94-5,98; 15:23,26-7; 16:60; 17:27-8; 18:33,35-6; 19:35,40,102; 20:23,30,44,57-8; 21:23,57-8; 27:21
  - Privacy, individual users, protection, 12:40; 15:23,25; 17:65-6, 95; 19:13; 20:9-11,18; 21:25-7,78-80; 27:20-1
  - Committee recommendation, 27:21,30
  - Public Interest Advocacy Centre, recommendations, 27:21,37-8
  - Regions
    - Economic development, 13:12-3,21; 18:33
    - Sensitivities, representation, 13:9,11-3,22; 16:45; 19:94-5, 102; 21:55-6,68; 27:20-1; 35:14,48,53
    - Committee recommendation, 27:21
  - Research and development, 15:35; 17:28; 18:34
  - Scope and wording, 16:39-40; 21:17-8,72-4; 27:20-1
  - Specificity, 12:99; 13:33-4
  - Telephone service, affordability, universality of access, reliability, 15:23,26-9; 17:12-3,27-31,63-5,67,72-4; 18:35-6; 20:43-4,57; 21:53,57,70-1,73; 35:53
  - Use of Canadian transmission facilities, promotion, 18:34
- See also above*
- Canadian carriers
  - Political importance, repercussions, 13:26
  - Provinces
    - Carriers, productivity, increase, 12:14
    - Manitoba, legislation, effect, 12:26-8,32,76-80; 13:14
    - Nova Scotia
      - Legislation, effect, 16:38-43
      - Liberal Party, leadership election, telephone experiment, 12:56-7; 19:103-4; 21:59-60
    - Provincial economies, effects, 12:63-4

**Télécommunications—Suite****Industrie—Suite****Concurrence—Suite**

- Nouvelle-Zélande, comparaison, 13:32-3,43-4; 19:89-90
- Régions éloignées, services, effet, 16:78-81
- Revente, industrie, 12:11-2,98; 13:28
- Royaume-Uni, comparaison, 13:31,33; 14:25,87; 16:66; 17:110
- Saskatchewan, gouvernement, SaskTel, position, 16:8-9,23-5, 27-8,36,72-3; 27:28-9
- Services cellulaires, 12:11,54-5,57; 13:28; 14:75-6,79,91-2, 115; 15:34-5,39-41; 16:49; 17:13-5
- Stentor, position, 19:66-70,72-4,79-98,100-1; 27:28-9; 35:45-6,48
- Téléavertisseurs, 16:49
- Télécopieur, service, 12:98
- Téléphones, sociétés, position, 14:83-5,92,119; 17:110-1; 18:9
- TransAlta Utilities Corporation, position, 18:51-2
- Transports, secteur, comparaison, 12:27-8; 14:111-2
- Transports aériens, industrie, déréglementation, comparaison, 14:112,114,117-9; 18:18,61,75; 19:89-90; 21:37
- Unitel, position, 17:118-24; 27:28-9
- Concurrence, Loi, application, 12:40; 13:43-4; 14:118-9; 16:49, 70-1; 18:78-84,86-8,90-7; 19:58-9,91-3; 20:53,64-5,69-70; 21:22; 27:29-30
- Concurrence internationale, 19:67; 27:8-9,13,20; 35:46
- Croissance, taux, statistiques, 12:7; 14:31-2; 27:9
- Emplois, création, 12:15,25,28,61,64; 13:42; 14:55; 17:58-9; 18:33,43
- Évolution, 12:66; 13:30,41; 17:58-9; 18:61; 19:70
- Historique, 13:24-5,27-30; 14:118; 18:8,28
- Importance, 12:7-8,14-5,25,61,64,66; 13:25-9; 14:8,27,31-3, 76,92-3; 16:56-7,88; 18:41-2,61,63; 19:65-7; 27:8-10
- Investisseurs et exploitants, besoins, 14:108
- Marchés, globalisation, 12:8; 14:33,76; 16:86-7; 17:20-1,35-6, 52; 18:7,32; 19:31,60-1,67,72-3
- Marchés intérieurs
- Renforcement, 17:8
- Unification, 12:9,14,17,19,28,55,64
- Monopoles, entreprises dominantes, 13:26-30,34,43; 14:12-3, 25-6,56-7,66-7,72,76,78-84,91-2,96-7,108,115; 15:10-2; 16:16,57-8,63,69-72,92,100-1; 17:26-8,55-7,59-61,110-2, 114-8; 18:8-9,26,30,32,38,61-2,71-2,86,96; 19:34,37-8, 40,45-6,53-5,57-9,71-4,86,88,92-3,97,102; 20:24,26,32-4, 53-4,62-3; 21:48-50; 27:11-2,17,21,28-9; 35:45-6
- Transition à la concurrence, 13:29-30,34,43; 14:12-4,18-20, 25-7,29,32-3,35,39,47,49,51,55-8,60-1,67-9,71-2,75-6,78, 91-2,94,96,104,108,114; 15:10-1; 17:110-2; 19:55,57-60; 27:11,15
- Prédominance étrangère, risque, 14:61-3,111
- Technologie de l'information, secteur, contribution, 14:31-4
- Usagers, apport, 13:26-7
- Voir aussi plus bas*
- Télécommunications internationales
- Intérêt public, pertinence, 12:37,51-2,54-5; 13:43,45; 14:18, 26-7,34-5,39,41-4,76; 15:27,34; 16:16-7,57,60-1,66-7,73,76; 17:8-12,46,49-50,52,63; 18:36,63; 19:37,39-41,95-8; 21:58,71; 27:11,28-9; 35:48
- Licences
- Attribution
  - Câbles sous-marins internationaux, licences, 14:13
  - Câblodistribution, service, comparaison, 14:75
  - Comité, recommandations, 27:27-8
  - Comparaison avec d'autres pays, 13:44-5

Telecommunications—*Cont'd*Provinces—*Cont'd*

Provincial regulatory agencies, role, 12:10,18

## Quebec

Economy, effect, 12:63-4

Telecommunications industry, companies, number, 12:64

Saskatchewan, legislation, effect, 16:7-37

*See also above*

## Federal government

Public interest, relevance, 12:37,51-2,54-5; 13:43,45; 14:18, 26-7,34-5,39,41-4,76; 15:27,34; 16:18-7,57,60-1,66-7,73,76; 17:8-12,46,49-50,52,63; 18:36,63; 19:37,39-41,95-8; 21:58,71; 27:11,28-9; 35:48

Radio communications, mobile communications services

Access to public telephone network, 17:41,46,48-51

Air-to-ground, 12:22; 15:36; 17:40

Data communications, 15:36; 17:39

Licences, 17:41,43-4,47-50

Message management services, 17:39

New services, 15:36; 17:40,42-3

Overview, 17:39

Paging, 12:34; 15:36; 16:49; 17:39-40,42; 18:56; 19:96; 20:45; 27:33

Personal communications networks, 15:36-7,39-40; 17:40,66; 18:67

Radio common carriers, 12:34-5; 17:42; 18:56; 19:36,69; 20:45, 59-60; 27:18,33

Radio dispatch, two-way radio companies, 17:39-40,42

Regulations, 17:40-3,46-50

*See also above*

Cellular mobile radiotelephone services

Reform, 17:62

Comparison with other countries, 12:8; 27:9

Regulatory framework

Application, 16:14,16,94; 17:8,10-2,26,28; 27:19

Broadcasting, comparison, 16:52

Flexibility, 12:9,17,34,37,41,57,59,67,73; 13:25-6,34,46;

14:17,108,114; 15:7,20; 17:25,27,41,43,108; 19:31,53-4,69; 20:44; 27:13,15,34

Historical background, 13:24-5,27,29-30; 14:114,117; 15:20; 19:91-3

Balkanization, 14:10-1,15-6,27-8; 15:33-4; 16:12-3; 19:35; 27:25,27

Delays, lags, 14:11-2,18-9,44,49,67-8; 16:16,97; 19:100

International agreements, obligations, transparency, 13:36; 21:21-2; 27:16-7

Lobbying, circumventions, risks, 13:17-8,36; 15:24; 16:11,46

Manitoba Government, position, 13:13-4,17-8,22

Monopoly and regulation, link, need, 17:26,28

National system, single agency, 12:9,17-9,21,27-8,32,41,55, 60-1; 13:7,13,35; 14:10-1,32-3,52,55,70,76; 15:7,17-8,30, 34,37-8,40-2; 16:7-19,29-31,59,61-3; 17:41,43,52-3, 109-110; 18:28,33,37,48-9; 19:31,35,53,92; 20:43; 21:56,62-3,66; 27:13-5

Broadcasting, comparison, 15:7

Need, 13:43; 17:36-7,41; 19:91-3

Nova Scotia Government, position, 16:51-2

Regulations, publication in *Canada Gazette*, 15:25,41; 16:63

Saskatchewan Government, position, 16:7-19,29-31

Simplification, 14:33; 16:16; 17:75,110

Stability, solidity, 13:13-4,17

Stentor, position, 35:48

United States, comparison, 14:108,112

*See also above*

Canadian Radio-Television and Telecommunications Commission

Télécommunications—*Suite*Licences—*Suite*Attribution—*Suite*

Conditions, 12:30-2,58-60,68,81-2,84; 13:13-5,35; 14:101, 103,111,114; 16:18,34,41,47,90,95; 17:11-2,122-3; 19:98; 20:29,46-7,60-2; 21:41-2; 27:26

Propriété et contrôle canadiens, 12:12,21,31,59; 13:38; 15:10; 16:18,35,40-1; 19:69; 20:29-30,46-7,60

Radiodiffusion, comparaison, 12:30-1

Territoire, secteur de service, 12:31-2,53-4; 13:35-6; 14:11; 16:24-5; 21:54,69

Vie privée, principes, directives, normes, 20:9-11

Manitoba, gouvernement, position, 13:13-5

Ministre et ministère des Communications, pouvoir, 12:12-3, 21,32,37,55,58-60,68,71-2,75,81-8; 13:35,37-39,44; 14:15-7,20,34,41-2,75,97,99-101,103-5,109-12,114-8; 15:7,9-10,16,25; 16:10-1,18,34-5,41,43,46-9,53,60-1,82, 90-1,94-6,98; 17:10-2,17,28,47,49,56-7,62-3,71-2,112-3; 18:8,19-20,32,34-7,45,47-50; 19:32-3,56,69,74-5,98-9, 101-3; 20:24-6,32,46-8,60-2,67; 21:21,31,40-3,54,68-70, 74-7; 27:16,25-8; 35:15,41

Nouvelle-Écosse, gouvernement, position, 16:41,43,46-9

Provinces, consultation, mise en vigueur des décisions, 12:12-3,31,59,72; 13:39,44; 14:15; 19:102-3; 20:60-2 27:27

Radiocommunication, Loi, comparaison, 12:22; 14:99; 15:10; 16:41,43,46-8; 17:40-4,47-8

Radiodiffusion, comparaison, 12:71; 13:45; 14:75; 17:47; 20:47,60

Saskatchewan, gouvernement, position, 16:10-1,14,18,24-5, 34-5

Service cellulaire, comparaison, 12:22; 14:75,99

Système, 12:12-3,21,30,32-3,58-60,68,71-2,81-2; 14:15,75; 15:7,9; 16:10-1,14; 17:11-2,28,47,108; 18:32; 19:32-3,56

Création, raisons, 12:12-3,21-2,31-2,55,82

Critères statutaires, proposition, 14:17-8,20,24-5

Délibérations publiques, recommandation, 15:10; 20:48

Droits exigés, 16:91

Élimination, possibilité, 13:44

Entreprises existantes, effet, 12:13,21,23-4,30-3,68,71,83; 13:35; 14:13,75,101; 16:41,46-7,90,95-6,98; 18:34; 19:33,56,75-7,98-9; 20:24-6,47-8; 21:77-8; 27:26

Justifications, 13:37-9

Nouvelles entreprises, 12:12,68,21,71-2,81-2; 13:35,38,45; 14:13-4,16,34,41-4,101,108,115; 15:7,10; 16:41,46-7, 60-1,90,95-6,98; 17:113; 18:34,37,47-50; 19:33,75-7, 98-9; 20:24-6,46-7,60-2; 27:27

Processus, changements, propositions, 18:47-8,50; 20:47-8

Renouvellement, durée, 12:13,83; 15:35; 16:90-1,96,98,100; 19:56

Revendeurs, non-application, 12:19-20,32-3,35; 14:18,53-5, 59-60,69-70; 16:14-5,59-60,63-4,76,83; 17:10-2,17-9,28, 119; 18:56,70-1; 19:31-3,35-40,56-7,69,80,83; 20:36-7, 45-6,59-60; 21:10-1,30,58; 27:18-9,36; 35:14

Stentor, propositions, 19:75-7,98-9; 27:26

États-Unis, comparaison, 13:39-40

*Voir aussi plus haut*

Gouvernement fédéral - Pouvoirs

Maison de l'avenir, 14:85-6

Mesure législative

ALÉ, négociations, effet, 21:17

ALÉNA, négociations, effet, 21:17-8,22-3

Chambre des communes, étude, échéancier, 21:66-8; 35:16, 39-40,45

**Telecommunications—Cont'd**

- Reselling**  
 Basic services, 21:10-2,20  
 British Columbia, 14:69,71-2; 19:78-9  
 Bulk discounted services (WATS, Advantage), 19:29,33,58  
 Competition, 12:11-2,98; 13:28; 14:50-1,53; 15:42; 16:76;  
 19:28-9,31-5,37-8,40-1,44-7,52-63,68,78-80  
**CRTC**  
 Decisions, 12:12; 14:50-1,53; 19:28-9,52,79; 21:11-2; 27:18  
 Regulatory process, 12:33,90-1,94; 16:76; 19:33,52,55-6,  
 59-60,62-3; 21:32  
 Definition, TWU case before the CRTC, 19:35-6; 21:30  
 Enhanced services, 21:10-2,16,19-20  
 Exclusion from legislation, 12:19-20,32-3,35; 14:18,53-5,  
 59-60,69-70; 16:14-5,59-60,63-4,76,83; 17:10-2,17-9,28,  
 119; 18:56,70-1; 19:31-3,35-40,56-7,69,80,83; 20:36-7,45-6,  
 59-60; 21:10-1,30,58; 27:18-9,38; 35:14  
 Foreign operations in Canada, 21:11,30-1  
 United States telecommunications industry, competition in  
 Canadian market, 16:14-5; 17:8,10,12,16-8,20-1,119;  
 18:70-1; 19:67,73-4,78-9,82-3; 21:30-1  
 Japan, comparison, 19:67,82-3  
 United Kingdom, comparison, 19:67,79,82-4; 21:29-31  
**Global networks**, 19:83-4  
**Industry, background information**  
 Access, 14:71-2; 19:29,30-3,53-6,59-60  
 Billing, 19:47,99-100  
 Companies, number, revenues, 14:68-9; 19:29-33,37-8,40,42,  
 49,52-3,62,79; 35:47  
 D.A. Ford and Associates, report, 19:28-9,42,47,52-3,81  
 Historical background, 19:51-2  
 Infrastructure, 19:46-7,61-2  
 Innovativeness, 14:56-7; 15:13; 17:119; 19:29,46-8,52,78,82  
 Ownership, Canadian, foreign, 19:42-4,68,78-81  
 Payments to carriers for use of facilities, 14:69,71-2; 19:29-30,  
 37,39,42,59,74,78-9,84-5,100  
 Percentage of market, 17:17,28; 19:34,36-9  
 Role, 14:50-1,54-8,60,62-4,71-2; 16:59-60; 17:18-9,119;  
 19:28-31,38,41-3,46-7,52-4,56-7,59,61-2,68,74,78-80,88  
 Carriers, comparison, 14:54-8,60-1,63-4; 17:17,119; 19:38-9,  
 68,74,78-80,88  
 Switches, switching centres, 19:62  
 Viability without ownership of transmission facilities, 14:63  
**Manitoba**, 13:17-8,21  
**Stentor**, position, 19:42,44,46,68-9,73-4,78-87  
**"Telecommunications service"**, definition, expansion, effect,  
 27:33  
**United States**, 14:51; 18:30  
**Value-added services**, 14:33-4,56,64-6,68-9,72-3; 16:100;  
 18:29-30; 19:38,47-8,51; 21:10-1; 27:18  
*See also below*  
**Services**  
**Satellites**  
 Bilateral services between Canada and the United States, 16:89  
 Cable television industry, competition from satellites, 14:81,  
 93; 16:92  
**Capacity**  
 Allocation, 16:61,64-5  
 Digital video compression technology, effect, 16:59,64,67,  
 98,102,106-8; 17:77,88-90,94  
 Excess capacity, resale, 16:57,59-60,106-8  
 Capital investment, offshore investment, 16:90-1,95-100  
 Charitable organization, service, 16:92  
 Commercial network services, 15:5-6,14-5,20  
 Competition with terrestrial carriers and cable operators,  
 16:88-9,92,97,101-5,107

**Télécommunications—Suite**

- Mesure législative—Suite**  
 Consolidation et modernisation des lois de télécommunications  
 existantes, 12:8,13-4,17,59,61,64,66; 14:8,19,23,32,34,52-3,  
 74,82,90-1; 15:7; 16:12,19,21,29; 17:62,80,108,112; 19:54;  
 20:41,51; 21:16-7,52-3; 27:5,13; 35:39  
 Définitions, 14:29-30; 16:14,16,59-60; 17:12; 21:11,55-6  
 Évaluations, 12:58-60; 13:17,34; 14:70,82,116-7; 17:35-6;  
 35:14-6,39-41,43-4  
 Gouvernement fédéral, organismes, ressources, effet, 17:54  
 Neutralité constitutionnelle, 12:17; 15:37; 16:23; 21:22-3; 27:14  
 Radiodiffusion, politique, pertinence, 16:61,64-5  
**Rapport**  
 Commentaires additionnels des membres libéraux, 27:38  
 Évaluations, 35:14-6,40,45  
 Souplesse, 21:53-4,56-7,77  
 Tarifs, effet, 12:28  
 Tarifs restrictifs, 14:116-7,119-20  
**Politique nationale**  
 Cohérence nationale, 12:41,73-4,76; 13:35-6; 14:38; 27:8,13  
 Comité, recommandations, 27:21,37  
 Création, importance, 12:9,13,19,26-7,41,44-6; 13:9; 14:10-1,  
 14,22-4,28,33; 17:52-3; 18:33,35,48-51; 19:54,93-4;  
 21:52-3,56; 27:13-4,19-20; 35:51-2  
 Normes nationales, création, 12:9,14,26-8,59  
 Objectifs, 12:19,24,36,43-4,51-3,61,70-1,97-9; 13:33,46;  
 14:13-4,20,26,33,52-3,77,97-100,102-3,105,107,111,115;  
 15:7,12-3,18,22,26-9,31,35; 16:18,23-4,27-8,33-4,39-40,46,  
 63,66-8,75,86,89,104; 17:8,26-8,47,108-9; 18:8-9,32-4,68;  
 19:98; 20:23,25,42,45,47,57-8,61-2,67-8; 21:53,55-8,69-70,  
 73,76; 27:19-20  
 ALÉNA, implications, 21:9,17-8  
 Amendements, propositions, 14:20-1,23-4,52-3; 16:39-40,45,  
 47; 17:8-10,66-7,73; 18:33-4,68; 19:31-2,40-1,45-6,102;  
 20:14,30,44-5; 27:20-1; 36:12,15-8,27  
 Association du Barreau canadien, Media and Communications  
 Law Section, 20:42-5,57-9,61-2,67-8; 27:20; 36:16-8  
 Attributions en matière de télécommunications, Loi nationale,  
 comparaison, 12:51  
 Canada, identité et souveraineté, maintien, 12:7,9,19,24,31;  
 13:46; 14:26-7,33-4,53; 16:21; 18:62-3; 27:20,36; 36:13,  
 17-9,21  
 Comité, recommandation, 27:21  
 Centre pour la promotion de l'intérêt public, recommandations,  
 27:21,37-8  
 Comité, recommandations, modèle, 27:21,37  
 Compétitivité, augmentation, 14:12-3,20-1,77,94-5,98;  
 15:7,35; 16:60,75; 19:102; 20:23-6,30-1,35,42-4;  
 21:33,52-3,57; 27:20  
 Concurrence, 12:11-2,59,97-9; 14:77,94-5,98; 15:12-3,23,  
 27-8,35,41; 16:24,60,66-8,71-2,75,84,86; 17:9-10,27-8,31;  
 18:19,33,68,72,93-5; 19:31-5,40-1,44-6,54,102; 20:23-6,  
 30-1,35,42-4,57-9; 21:23-4,33,48-50,57; 27:20-1; 35:48;  
 36:18-9  
 Consultations fédérales-provinciales, 12:43; 13:9  
 Culture, pertinence, 12:24-6,31,60; 14:27,52; 19:40; 20:44;  
 21:55,76; 27:20,36; 35:15,17-8,41-3,52-3; 36:6-22,27  
 Comité, recommandation, 27:21; 36:12,15  
 Historique, 21:73-4; 27:20  
 Innovation, encouragement, 12:53; 17:28  
 Liste, détails, 14:14; 27:19-20  
 Portée et libellé, 16:39-40; 21:17-8,72-4; 27:20-1  
 Préambule, 14:14,53; 16:40,67; 19:40,44-6,102; 27:19-20  
 Principes, droits et responsabilités, 14:98-9,107,117  
 Nouvelle-Zélande, Royaume-Uni et Australie, comparaison,  
 14:107



**Telecommunications—Cont'd****Satellites—Cont'd**

- Data services, 16:58
- Direct-to-home satellite services, 16:61,91,94,105; 18:32; 27:34
  - American direct broadcast satellite services, 14:81; 16:57, 91,101-5; 17:22-3,77,88-94; 18:32
- Dishes, 15:20; 16:102; 17:77,89-94
- Equipment manufacturers, Stentor-Spar ownership of Telesat, repercussions, 17:116-8
- European Economic Community, standards, harmonization, 14:51-2
- Licences, 12:22; 15:20
- Low earth-orbiting satellites, 18:32,37
- Radio and television signals to remote and underserved communities, 15:5
- Rates, 16:58,60-2,64,91-4,98
- Remote areas, services, 12:52-3; 16:69-70,97
- Users in broadcasting industry, use of terrestrial telecommunications, 16:56-72
- Videoconferencing, teleconferencing, 15:6

**Services**

- Banking, 13:25; 14:93; 18:21; 20:14,21-3,30-1,34
- Call forwarding, 19:97
- Community services, 18:63
- Computer software, 14:33; 18:30
- Convergence of computing and telecommunications, 14:32; 17:9; 18:8,10; 20:20; 35:46-7
- Costs, 14:12,33,116-7,119-20; 18:28-30,33-4,40-1,61-2,85, 91-2; 20:35-6
  - United States, comparison, significance, 14:12,92-3,117,119; 18:28-9,40-1; 20:36
- Education, 18:21,31,63
- Electronic mail, 14:33-4
- Emergency services, 18:63
- Employment services, 18:63
- Exports, 14:33-4
- Facilities, interconnection, 16:89,92; 17:28
- Facsimile service, 19:41
- Government services, delivery, 18:31
- Health care, 14:65-6; 18:21,23,31,63
- Innovations, 14:8,12,33,55,119; 18:28,30-1,33-4,38,84-5; 19:78,82
- Integration, 17:9,23-4; 20:20
- International sales, 17:19,21
- Introduction, delays, 14:11-2,18-9,44,49,67-8; 16:16
- Library services, 18:63
- Manufacturing industry, 13:26
- Non-availability in Canada, 14:56,64-5,68-9
  - Non-availability although produced in Canada, 14:12, 40-1,44,46-7,49,67-8,71; 18:39
- 1-800 numbers, services, 18:28,30-1,38,41; 19:48
- Prestige telephone numbers, 19:96-7
- Quality service at an affordable price, 14:93-4
- Radio and television programs, 14:33-4,44-7
- Remote areas, rural areas, 18:21,23; 19:44
- Retailing industry, 13:26; 18:21
- Standards, 18:61-2
- "Telecommunications service", definition, consequences, 27:33
- Three-way calling, 19:97
- Training, 18:63
- University networks, 14:64-5
- Urban areas, 18:31
- Videoconferencing, 14:65; 15:6; 18:39
- Voice mail, 14:33; 19:96-7
- Voice video, 19:41
- Singapore, world-wide services, 14:32,35-7

**Télécommunications—Suite****Politique nationale—Suite****Objectifs—Suite**

- Priorités, importance de chacun par rapport aux autres, 14:13-4,20,26-7,94-5,98; 15:23,26-7; 16:60; 17:27-8; 18:33,35-6; 19:35,40,102; 20:23,30,44,57-8; 21:23,57-8; 27:21
- Radiodiffusion, Loi, comparaison, 12:43; 13:12-3; 14:14,77, 102
- Recherche et développement, 15:35; 17:28; 18:34
- Régions
  - Expansion économique, 13:12-3,21; 18:33
  - Intérêts, représentation, 13:9,11-3,22; 16:45; 19:94-5,102; 21:55-6,68; 27:20-1; 35:14-5,48,53
  - Comité, recommandation, 27:21
- Spécificité, 12:99; 13:33-4
- Téléphone, services, prix abordables, universalité d'accès, fiabilité, 15:23,26-9; 17:12-3,27-31,63-5,67,72-4; 18:35-6; 20:43-4,57; 21:53,57,70-1,73; 35:53
- Transmission internationale, 14:21
- Transports, Loi nationale, comparaison, 13:34; 14:14,98, 111-2; 15:28
- Utilisation d'installations de transmission canadiennes, promotion, 18:34
- Vie privée, utilisateurs particuliers, protection, 12:40; 15:23,25; 17:65-6,95; 19:13; 20:9-11,18; 21:25-7,78-80; 27:20-1
- Comité, recommandation, 27:21,30
- Stratégie nationale, vision nationale, 13:21-2,25; 14:22-4,38-9, 107-8,111,114-5; 15:26-8; 17:7-9,35-6,57-8; 18:21-2,32-3, 35,37,39,51-2,74; 19:35,93-4,102; 20:23,34-5,37-8; 27:8-9
- Voir aussi plus haut*
- Entreprises canadiennes
- Provinces
  - Économies provinciales, effets, 12:63-4
  - Entreprises, productivité, augmentation, 12:14
  - Manitoba, mesure législative, effet, 12:26-8,32,76-80; 13:14
- Nouvelle-Écosse
  - Mesure législative, effet, 16:38-43
  - Parti libéral, élection du chef, expérience téléphonique, 12:56-7; 19:103-4; 21:59-60
- Organismes de réglementation provinciaux, rôle, 12:10,18
- Québec
  - Économie, effet, 12:63-4
  - Télécommunications, industrie, sociétés, nombre, 12:64
- Saskatchewan, mesure législative, effet, 16:7-12
- Voir aussi plus haut*
- Gouvernement fédéral
- Radiocommunications, services de communications mobiles
  - Accès au réseau de téléphone public, 17:41,46,48-51
  - Air-sol, 12:22; 15:36; 17:40
  - Aperçu, 17:39
  - Dispatching par radio, communication radio bidirectionnelle, 17:39-40,42
  - Données, communications, 15:36; 17:39
  - Licences, 17:41,43-4,47-50
  - Messages, gestion, services, 17:39
  - Nouveaux services, 15:36; 17:40,42-3
  - Radiocommunicateurs, 12:34-5; 17:42; 18:56; 19:36,69; 20:45, 59-60; 27:18,33
  - Réglementation, 17:40-3,46-50
  - Réseaux de communications personnels, 15:36-7,39-40; 17:40,66; 18:67
  - Téléavertisseurs, 12:34; 15:36; 16:49; 17:39-40,42; 18:56; 19:96; 20:45; 27:33
- Voir aussi plus bas*
- Services radiotéléphoniques mobiles cellulaires

**Telecommunications—Cont'd****Technology**

- Availability, 14:49; 18:23,25-7,38-9,41; 20:30,34
- Comparison with other countries, 18:41; 20:34
- Digital switching, 18:30; 19:60
- Fibre optics, 12:63; 13:38; 18:41,43,48-9,107; 17:16,36,77; 18:30; 19:47,60-2,77; 20:45,47
- Fibre optic ground (FOG) wire, 18:46,49,52,54-5,57-8
- T-1,T-3, 14:65,72; 18:41; 20:36
- Implementation, process, 14:48-9
- Microwave networks, 12:11; 14:84; 17:16; 19:47,50,61
- Multiplexing, 16:102; 19:30
- Networks, 18:40; 19:61-2
  - United States, comparison, 18:40; 19:62
- New technology, introduction, job losses, 18:73
- Rapid evolution, 12:34-6; 14:33,39,85-6,111,114-5,117; 15:6-7, 20:36-7,42; 16:37,65,67-8,86; 17:8-9,13,36,45,75,108; 18:6, 32,37,63
- Comparison with other countries, 14:85-7
- Technology, deployment in the network, delays, lags, 14:11-2, 18-8,44,49,67-8; 17:29-30,35-7,65; 18:26-7,38; 20:36
- Virtual private networks, 18:15,29-30,32,37
- See also above*

**Satellites****Telephone services**

- Access, penetration rate, 15:23,27; 17:12-5,20,26-8,30-1,62-8, 72-4; 18:36,63,67,69,73; 19:46,66; 20:33-4; 27:7-8
- United States, 17:14-6,20,26; 18:67,73; 19:66; 20:33-4
- Basic telephone services, regulatory framework, 35:47

**Business**

- Billing, inadequacy of documentation, 18:38-9; 19:47,99-100
- Costs, Canada and United States, comparison, 18:28-9
- Needs, comparison with residential needs, 18:6,14-6,19-21
- 1-800 numbers, 18:28,30-1,38,41; 19:48
- Subsidization of residence telephones, 20:35
- Switching services, 17:19; 18:39
- Tariff, minimum billing, increments, 20:30-1,36
- Virtual private networks, 18:15,29-30,32,38
- Caller identification, 13:43; 17:12,63-5
- Consumers, bills, statistics, 17:26,31,33-4,72
- Cost, amount
  - Federal government, 14:8
  - Royal Bank of Canada, 14:119; 20:22,34-5
- Evaluation, 12:14,31; 16:75,77-9,85-6; 17:20-1,36,54,65; 18:61,63; 19:65,71
- General cost factor, 17:20

**Local service**

- Competition, 14:25,79; 16:81; 17:30-1; 19:89-90; 20:35
- Increase, 13:29
- Measured service, 13:33,41; 16:85-6; 17:20
- Monopoly, regulation, need, 17:26,28
- Profitability, 19:85-8
- Rates, 12:54; 14:83-4,97,113,120-1; 16:37,65,76,81,83-7; 17:10,13-5,26,29,31,33-4,37-8,72,118-9,121-2; 18:36,62, 69,72-5; 19:46,48,60,89-90; 20:32-4
- Basic rates, procedure, comparison with banks, 17:38-9
- Digital technology, effect, 16:65
- Optional services, 16:65; 17:31,38-9,67; 19:49,89
- United States, 14:113-4; 16:81; 17:10,12-4,20; 18:62,69, 74-5

**Regulation, 14:26; 17:30-1****Services, 16:65; 18:36****Long-distance service**

- Bypass, 12:62-3; 13:29,46; 14:37-8,93,114-5,117; 16:14-5; 19:42-3,68; 20:36
- Megacom, 19:74,79,87

**Télécommunications—Suite****Radiodiffusion**

- Convergence de la radiodiffusion et des télécommunications, 12:93-4; 13:35; 16:52; 17:13,81,123; 18:63; 20:37-8; 27:18; 35:39,41-3,46-7; 36:6-9
- Culture, industries, répercussions, 35:18,41-3,52-3; 36:6-22
- Gouvernement fédéral, comité, 17:81,123
- Stentor, vidéo sur demande, système, 35:41-2,52-3; 36:6
- Exclusion de la mesure législative, 12:92,94; 16:56,59
- IBC Broadcasting Corporation, Territoires du Nord-Ouest, 12:52
- Politique, application, 16:61,64-5,91-2; 17:24; 20:47
- Radiodiffuseurs
  - Tarifs préférentiels, 16:61-2,91-4,98; 27:34
  - Télécommunications, activités, exemption, 12:94; 21:46-7,58-9
- Réseau, définition, 31:13,19,27,29,33; 32:8,11-2,14,16-7,20,24
- Réseau national de transmission à large bande, intégration de télécommunications et de radiodiffusion, proposition, 17:23-4
- Technologie multimédias, 14:45-7; 17:81
- Télécommunications, secteur, utilisation, application de la Loi sur les télécommunications, proposition, 17:13
- Télévision, heures regardées par semaine, statistiques, 17:13
- Télévision par câble
  - Accès aux droits de passage publics et aux installations de soutien structurelles, 14:78,82; 17:75-6,78-80,84-9,91-4; 27:36; 35:15; 36:22-6
  - Comité, recommandation, 27:36; 36:24
  - Attribution des canaux de télévision, 16:64-5; 17:78
  - Canaux spécialisés, 14:86; 16:102
  - Capitaux d'investissement, statistiques, 17:86-7
  - Compression vidéo numérique, technologie, effet, 14:80,86; 16:98,102,106-7; 17:77,88-90,94; 27:35
  - Concentration de propriété dans le secteur des télécommunications, répercussions, 17:76,78-9,82,85
  - Construction, pouvoirs, 27:36
  - Convergence du câble et du téléphone, 12:92-4; 13:35; 14:32, 89-90; 16:52,68; 17:9,13,24,77-8,81-3,92,123; 35:46-7,53
  - Concurrence entre des sociétés du câble et des sociétés du téléphone, 14:80-2; 17:76,78,81-3,85-6,123-5
  - Services, innovations, 14:80-1,86-7; 17:78,82,85
  - Diffusion directe par satellite, concurrence, 14:81; 16:57,91, 101-5; 17:22-3,77,88-94
  - Émissions à la demande, 14:80
  - Émissions spécialisées, 14:86
  - Industrie, grandeur, 17:125
  - Ordinateurs, rôle, 14:80,86; 17:89
  - Programmation canadienne, 17:91,94
  - Radiodiffusion, Loi, application, 17:78
  - Revenus, source, changements, 17:85
  - Rogers Cable et Rogers Cantel, lien, 17:125-6
  - Rôle, historique, 17:77,80,85-6,88
  - Services, déréglementation, 19:97-8
  - Services hors-programmation, 17:76,79-80
  - Télécommunications, activités
    - Exclusion de la mesure législative, 12:35,92,94; 14:79, 87-8; 16:92; 17:81-3,124-5; 19:69; 27:18
    - Lignes privées, services, services de données, 17:82-3,124
    - Nouveaux services, 17:125-6
    - Revenus, 14:79,88; 17:82-3
    - "Service de télécommunication", définition, élargissement, effet, 27:33
  - Télévision à grand écran, 17:89
  - Télévision haute définition, 16:68; 17:89
  - Télévision interactive, 14:32; 17:81,89-91,94; 35:46-7
  - Télévision payante par émission, 14:80

**Telecommunications—Cont'd****Telephone services—Cont'd****Long-distance service—Cont'd****Bypass—Cont'd**

Private line services, 12:11,98; 13:28; 14:62; 19:84

**Competition**

Comparison with other countries, 14:25,80,92-3; 16:83; 19:46-7

Conditions of market entry, Unitel position, 17:122-3

Explanation, 16:49-50,83

Manitoba, 13:18

Market growth, 19:89

Quality of service, effect, 16:76,78-81,83-7

United Kingdom, 16:76

United States, comparison, 16:76,83-6

**Rates**

Effect, 17:29-31,37-8; 18:74-5; 19:46,51,90; 20:35

Local service rates, effect, 12:54; 14:83-4,97,113-4, 120-1; 16:37,65,76,81,83-7,92; 17:37-8,57,118,121; 18:18,62,69,72-5; 19:46,48,85-7; 20:32-4

Comparison with other countries, 19:87

Consumers Association of Canada, position, 14:84

Nader, Ralph, position, 16:84-7

United States, comparison, 14:113-4,120-1; 16:76,81, 84-5; 18:18,62,69,72-5; 19:46

Unitel, subsidization of local telephone companies, 17:121-2

United States, comparison, 17:37-8

Remote areas, services, effect, 16:78-81,83,85; 17:122; 18:62

Saskatchewan, 16:36

Unitel-B.C. Rail-Lightel application, 12:11,20,46,78,93,96-8; 13:17-8,28-9,41-2,46; 14:9,43,63,71,78-9,83-5,104; 15:24; 16:16,32,37,78,81,83-4; 17:16,25-7,29,38,53,55, 57,59-61,64-5,68,118,120-3; 18:35,48,63,79,84-5; 19:29, 53,67,83,93,96,101; 20:22,32-3,61; 21:33,70-1; 27:11-2; 35:41,47

**See also above**

Industry - Monopolies, dominant carriers

Costs, 13:39-40,46; 14:93,115-7,119-20; 17:26,34; 18:10, 28-9,40-1,73,85,91-2; 19:58-60,86-7; 35:47

United States, comparison, 13:39-40,46; 14:92-3,117,119; 17:26,34; 18:10,28-9,40-1,73

North American, cross-border traffic, amount, 19:73-4,79

Profitability, 13:10; 19:74,86-7

Quality service at an affordable price, 14:93-4

**Rates**

Decrease, 12:54; 13:28-9; 14:65-6,93; 16:81; 17:29,38,72; 19:46,58-60,88-9

Small businesses, effect, 19:86-8

Stentor, position, 19:87-8

Subsidization of local rates, 13:10; 14:69,71-2,83,113,120; 16:37,76,83; 17:37,67,121-2; 18:29,62,72; 19:46,48,68, 74,78,84-7,89,100; 20:32-5

Business sector vis-à-vis residence telephones, 20:35

Regulation, 14:57-8; 17:30-1

Reliability, 14:93

**Resale**

CRTC decision 90-3, 14:50-1,53,67

Quebec, prohibition, 14:53

Residential consumers, use, costs, statistics, 17:26,30-1, 33-4,37-9

Service performance rate, 17:20

Stentor, percentage of North American traffic, 19:73

Multi-party and two-party lines, statistics, 16:8

Personal telephone number plans, 17:66; 18:67

**Télécommunications—Suite****Radiodiffusion—Suite****Télévision par câble—Suite**

Transmissions satellite-câble, pourcentage des activités de radiodiffusion de Télésat, 17:76

Voir aussi plus bas

Satellites

Réforme, 17:62

Comparaison avec d'autres pays, 12:8; 27:9

Réglementation, cadre

Application, 16:14,16,94; 17:8,10-2,26,28; 27:19

Besoin, 13:43; 17:36-7,41; 19:91-3

Ententes internationales, obligations, transparence, 13:36; 21:21-2; 27:16-7

États-Unis, comparaison, 14:108,112

Historique, 13:24-5,27,29-30; 14:114,117; 15:20; 19:91-3

Balkanisation, 14:10-1,15-6,27-8; 15:33-4; 16:12-3; 19:35; 27:25,27

Retards, décalages, 14:11-2,18-9,44,49,67-8; 16:16,97; 19:100

Lobbying, contournements, risques, 13:17-8,36; 15:24; 16:11,46

Manitoba, gouvernement, position, 13:13-4,17-8,22

Monopole et réglementation, lien, besoin, 17:26,28

Nouvelle-Écosse, gouvernement, position, 16:51-2

Radiodiffusion, comparaison, 16:52

Règlements, publication dans la *Gazette du Canada*, 15:25,41; 16:63

Saskatchewan, gouvernement, position, 16:7-19,29-31

Simplification, 14:33; 16:16; 17:75,110

Souplesse, 12:9,17,34,37,41,57,59,67,73; 13:25-6,34,46; 14:17,108,114; 15:7,20; 17:25,27,41,43,108; 19:31,53-4,69; 20:44; 27:13-5,34

Stabilité, solidité, 13:13-4,17

Stentor, position, 35:48

Système national, une seule agence, 12:9,17-9,21,27-8,32,41, 55,60-1; 13:7,13,35; 14:10-1,32-3,52,55,70,76; 15:7,17-8, 30,34,37-8,40-2; 16:7-19,29-31,59,61-3; 17:41,43,52-3, 109-10; 18:28,33,37,48-9; 19:31,35,53,92; 20:43-4; 21:56,62-3,66; 27:13-5

Radiodiffusion, comparaison, 15:7

Voir aussi plus haut

Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes

Revente et revendeurs

Colombie-Britannique, 14:69,71-2; 19:78-9

Concurrence, 12:11-2,98; 13:28; 14:50-1,53; 15:42; 16:76; 19:28-9,31-5,37-8,40-1,44-7,52-63,68,78-80

**CRTC**

Décisions, 12:12; 14:50-1,53; 19:28-9,52,79; 21:11-2; 27:18

Réglementation, processus, 12:33,90-1,94; 16:76; 19:33,52, 55-6,59-60,62-3; 21:32

Définition, cause TWU devant le CRTC, 19:35-6; 21:30

États-Unis, 14:51; 18:30

Exclusion de la mesure législative, 12:19-20,32-3,35; 14:18, 53-5,59-60,69-70; 16:14-5,59-60,63-4,76,83; 17:10-2,17-9, 28,119; 18:56,70-1; 19:31-3,35-40,56-7,69,80,83; 20:36-7, 45-6,59-60; 21:10-1,30,58; 27:18-9,36; 35:14

Entreprises étrangères, établissement au Canada, 21:11,30-1

États-Unis, industrie de télécommunications, concurrence dans le marché canadien, 16:14-5; 17:8,10,12,16-8,20-1,119; 18:70-1; 19:67,73-4,78-9,82-3; 21:30-1

Japon, comparaison, 19:67,82-3

Royaume-Uni, comparaison, 19:67,79,82-4; 21:29-31

Industrie, information de base

Accès, 14:71-2; 19:29,30-3,53-6,59-60



**Telecommunications—Cont'd****Telephone services—Cont'd**

Price caps, introduction, effects, 16:76,81; 17:31; 21:47-8

Rates, 17:28

**Residential consumers**

Contribution to costs, 17:26,30-1,33-4,38-9

Use, costs, comparison with Americans, 17:26,34,37; 18:14

Route averaging, 17:122

Technologies, options, 17:30-1

*See also above*

Date - Communications

International telecommunications

Third World countries, effect, 14:44,46

**Trade issue**

Bureau of Competition Policy, role, 12:40; 19:58-9; 20:69

Business between Canada and the United States, 14:61-2

Competition Act, applicability, 12:40; 13:43-4; 14:118-9; 16:49, 70-1; 18:78-84,86-9,90-7; 19:58-9,91-3; 20:53,64-5,69

Australia and New Zealand, comparison, 13:32-3,43-4

United States anti-trust laws, comparison, 13:45-6; 19:58

Competition tribunal, role, possibility, 13:32,44

International agreements, relevance

FTA, 13:36,41; 14:51,101; 17:17-8; 18:7

GATT, 12:19; 13:36,41; 14:9,38,101,106-7; 17:20,52,59; 18:32,34; 19:67

NAFTA, 12:19-20; 13:36; 14:9,38,51,101; 17:8,10,17-9,52; 18:22-3,30,32,34,62,71; 19:67

*See also above*

Industry - NAFTA, implications

Transfer to an economic portfolio, 14:97,105-6,111

**United States**

AT&T, 13:17-8,21; 16:100; 17:16,22,115-7; 18:26; 19:39,43-4, 61,73-4,89; 20:31-2,37; 35:46

Business in Canada, amount, 12:91; 13:46; 14:37-8,61-3; 17:16-7; 18:71; 19:90-1

Divestiture, 13:30-1,40,45-6; 14:11,31,51,56-7,61; 18:71-2, 77; 19:29,39,61,89; 27:12

Jobs, creation, 13:18,21; 17:17

Long distance telephone service, rates, 17:38

Share price, deregulation, effect, 14:84

Capacity, 14:63

Competition, deregulation, effect, United States market,

14:56-7,66-8; 16:76,81-2,84,87; 17:10,13-6,19-21,38; 19:89; 20:30,32-4; 27:12

Creation of telecommunications hubs in Canada, 18:12-3,29

Industry, comparison, 14:105; 21:14-5

MCI Communications, 14:56-7,62-3; 35:46-7

Sprint, 14:56,62-3,72; 17:38; 20:37; 35:46

Telephone companies, share prices, deregulation, effect, 14:84

**Telephone services**

Access, 17:10,13-5

Long distance service, competition, rates, effect, 17:38

**Users****Consumers**

Needs, 18:51,53; 27:11-2

Social charter, 18:52-3,72,74

Decision-making process, participation, 17:62-3

Guaranteed basic service, uniform standards, 12:14-5,27-8,52-3, 55,64,66; 13:26-9,43; 20:43-4

Individual users, 15:23,25; 16:10

Installation, wiring, telephone set rentals, service charges, 17:12,14

Legislation, benefits, 12:8,14-5,61; 13:43

New organizations and new technologies, access, 12:14-5,37

Ownership of system, relevance, 12:61

**Télécommunications—Suite****Revente et revendeurs—Suite****Industrie, information de base—Suite**

Caractère innovateur, 14:56-7; 15:13; 17:119; 19:29,46-8,52, 78,82

D.A. Ford and Associates, rapport, 19:28-9,42,47,52-3,81

Facturation, 19:47,99-100

Historique, 19:51-2

Infrastructure, 19:46-7,61-2

Interrupteurs, centres d'interconnexion, 19:62

Pourcentage du marché, 17:17,28; 19:34,36-9

Propriété canadienne-étrangère, 19:42-4,68,78-81

Rentabilité sans propriété des installations de transmission, 14:63

Rôle, 14:50-1,54-8,60,62-4,71-2; 16:59-60; 17:18-9,119;

19:28-31,38,41-3,46-7,52-4,56-7,59,61-2,68,74,78-80,88

Transporteurs, comparaison, 14:54-8,60-1,63-4; 17:17,119; 19:38-9,68,74,78-80,88

Sociétés, nombre, revenus, 14:68-9; 19:29-34,37-8,40,42,49, 52-3,62,79; 35:47

Versements aux entreprises pour l'utilisation de leurs installations, 14:69,71-2; 19:29-30,37,39,42,59,74,78-8, 84-5,100

Manitoba, 13:17-8,21

Réseaux mondiaux, 19:83-4

"Service de télécommunication", définition, élargissement, effet, 27:33

Services à valeur ajoutée, 14:33-4,56,64-6,68-9,72-3; 16:100; 18:29-30; 19:38,47-8,51; 21:10-1; 27:18

Services améliorés, 21:10-2,16,19-20

Services de base, 21:10-2,20

Services en vrac à rabais (WATS, Advantage), 19:29,33,58

Stentor, position, 19:42,44,46,68-9,73-4,78-87

*Voir aussi plus bas*

**Services****Satellites**

Antennes paraboliques, 15:20; 16:102; 17:77,89-94

Bienfaisance, organisme, service, 16:92

**Capacité**

Attribution, 16:61,64-5

Capacité excédentaire, revente, 16:57,59-60,106-8

Compression vidéo numérique, technologie, effet, 16:59,64, 67,98,102,106-8; 17:77,88-90,94

Capitaux d'investissement, investissement étranger, 16:90-1, 95-100

Communauté économique européenne, normes, harmonisation, 14:51-2

Concurrence avec des entreprises de télécommunications terrestres et des entreprises de câblodiffusion, 16:88-90, 92,97,101-5,107

Diffusion directe aux particuliers, services par satellite, 16:61, 91-2,94,105; 18:32; 27:34

Diffusion directe par satellite américain, services, 14:81; 16:57,91,101-5; 17:22-3,77,88-94; 18:32

Données, services, 16:58

Équipement, fabricants, Stentor/Spar propriétaire de Télésat, répercussions, 17:116-8

Licences, 12:22; 15:20

Radio et télévision, signaux aux collectivités éloignées et mal desservies, 15:5

Régions éloignées, services, 12:52-3; 16:69-70,97

Réseau à satellite commercial, services, 15:5-6,14-5,20

Satellites sur orbite à basse altitude, 18:32,37

Services bilatéraux entre le Canada et les États-Unis, 16:89

Tarifs, 16:58,60-2,64,91-4,98

**Telecommunications—Cont'd****Users—Cont'd****Privacy**

- Protection, 15:23,25-6,30-1; 16:52; 17:12,27-8,62-3,65-6, 72-3,95,123; 18:64-7; 19:13,22-3,69; 20:6-7,9-10,14-5,45; 21:25-7,78-80; 27:30-1; 35:15
- Bank Act, Insurance Act and Trust and Loan Act, comparison, 21:25-7,78; 27:30
- Caller identification, 13:43; 17:12,63-5,69,73; 18:67; 20:8, 10,13-6,51
- CRTC**
- Committee recommendation, 27:30-1
- Position, 21:25-7
- Direct marketing industry, position, 17:95-102,104-7
- Electronic surveillance and monitoring, 18:65-7
- Genetic testing, implications, comparison, 18:67
- Junk mail, postal service, comparison, 18:66-7
- Market research industry, position, 19:7-19,21-8
- Minister, consultations, 17:72-3; 21:78-80
- Personal data, traffic, 20:7-10
- Personal telephone number plans, 17:66
- Privacy Commissioner, position, 17:100; 20:6-20; 27:31
- Privacy principles, guidelines, standards
- Development, consultations, 21:78-80; 27:31
- New York State, comparison, 20:8-10
- Privacy Commissioner, proposal, 20:9-11,13-4,19-20
- Study, 20:9,14
- Private sector databases, matching of information, 20:13-4, 17-20
- Public attitude, 20:16-7
- Unsolicited telecommunications
- Committee recommendations, 27:30-1
- CRTC, powers, 35:15,48
- Faxes, 12:9,28,39-40; 16:12,52-3; 17:72-3,104; 19:18; 20:6; 21:25-6; 27:30; 35:48
- Teledialers, automatic dialling devices, 12:28,39-40; 17:96-7,104,106-7
- Telemarketing, 17:65,73,95-107; 18:67; 19:8-9,11-2,17, 21-2,24-7; 20:9,11-2,17-20
- Telephone, 12:9,66-7; 15:22; 16:12,52-3; 17:72-3,104; 19:18,23; 20:6,17; 21:25-6; 27:30
- Right to privacy, 20:17-9; 21:25-7,78-80; 27:30
- Committee recommendation, 27:30-1
- Protection, 12:76-80,96; 13:13-4; 14:39,111-5; 15:27; 16:37; 17:12,62-7,69-72
- Residential consumers, 17:26-7,31,33-4
- Price cap on "local portion" of bill, proposal, 17:27,31
- Statistics, comparison with USA, 17:26
- Services, universal access at affordable prices, 12:11,14-5,20, 54-5,66; 14:55,97,108,113-4,120-1; 15:23,26-9,31; 16:9,30, 32-3,66,73,75,78-9,83,85-8; 17:9,12-3,20-1,27-36,53,62-8, 72-4,122; 18:15-21,35-6,61-4,67,69-70,72,84,91-2; 19:42, 44,65-6,68,71-2,76,88-9; 20:32-4,43-4,57; 21:53,70-1; 27:11-2**
- "Basic telephone service", definition, 15:23,28-9; 17:12-3, 30,62,64-5,74; 21:70-1
- Low-income Canadians, 17:26,30-4,64-5,68,73-4; 18:62,69-70; 27:11
- New Zealand, comparison, 18:36
- United States, targeted subsidies, 14:113-4; 17:14,65; 18:15,36,62,69-70; 20:33
- United States, comparison, 17:10,13-5,20; 18:67
- Services and rates, concerns, 12:39**

**Télécommunications—Suite****Satellites—Suite**

- Télévision par câble, industrie, concurrence du secteur des satellites, 14:81,93; 16:92
- Utilisateurs du secteur de la radiodiffusion, utilisation des télécommunications terrestres, 16:57-72
- Vidéoconférences, téléconférences, 15:6
- Services**
- Banques, 13:25; 14:93; 18:21; 20:14,21-3,30-1,34
- Bibliothèques, services, 18:63
- Conférences à trois, 19:97
- Convergence de l'informatique et des télécommunications, 14:32; 17:9; 18:8,10; 20:20; 35:46-7
- Courrier électronique, 14:33-4
- Coûts, 14:12,33,116-7,119-20; 18:28-30,33-4,40-1,61-2,85, 91-2; 20:35-6
- États-Unis, comparaison, signification, 14:12,92-3,117,119; 18:28-9,40-1; 20:36
- Éducation, 18:21,31,63
- Émissions radiophoniques et télévisées, 14:33-4,44-7
- Emploi, services d'aide, 18:63
- Exportations, 14:33-4
- Fabrication, secteur, 13:26
- Formation, 18:63
- Gouvernement, services, fourniture, 18:31
- Innovations, 14:8,12,33,55,119; 18:28,30-1,33-4,38,84-5; 19:78,82
- Installations, interconnexion, 16:89,92; 17:28
- Intégration, 17:9,23-4; 20:20
- Introduction, retards, 14:11-2,18-9,44,49,67-8; 16:16
- Logiciels, 14:33; 18:30
- Messagerie vocale, 14:33; 19:96-7
- Milieux urbains, 18:31
- Minitel vocal, 19:41
- Non-disponibilité au Canada, 14:56,64-5,68-9
- Non-disponibilité même si produits au Canada, 14:12,40-1,44, 46-7,49,67-8,71; 18:39
- Normes, 18:61-2
- Numéros de téléphone de prestige, 19:96-7
- Régions éloignées, régions rurales, 18:21,23; 19:44
- Renvoi automatique d'un numéro de téléphone, 19:97
- Réseaux universitaires, 14:64-5
- Santé, soins, 14:65-6; 18:21,23,31,63
- Service de qualité à prix abordable, 14:93-4
- "Service de télécommunication", définition, conséquences, 27:33
- Services communautaires, 18:63
- Télécopieurs, service, 19:41
- 1-800, services, lignes de libre appel, 18:28,30-1,38,41; 19:48
- Urgence, services, 18:63
- Vente au détail, secteur, 13:26; 18:21
- Ventes internationales, 17:19,21
- Vidéoconférences, 14:65; 15:6; 18:39
- Services améliorés, définition, 21:16
- Voir aussi plus haut*
- Industrie - ALÉNA, implications
- Services radiotéléphoniques mobiles cellulaires**
- Accès, 17:39-40,44-5
- Affiliés des compagnies de téléphone, filiales entièrement distinctes, 17:126
- Bell Cellulaire, 18:86
- Canal, 12:55; 13:13; 14:74-6; 15:32-42; 16:22; 17:125-6
- Concurrence, 12:11,54-5,57; 13:28; 14:75-6,79,91-2,115; 15:34-5,39-41; 16:49; 17:13-5; 19:69
- Exclusion de la mesure législative, 19:69; 20:45,59-60
- Grille, cellules, endroit précis, 15:35,42
- Industrie, grandeur, 17:125

**Telecommunications Act***See*

Bill C-62

**Telecommunications Workers Union**

Background information, 16:74,82

Bill C-62, subject-matter

Brief, 16:79

Position, 16:74-87; 21:47-8; 27:11

Recommendations, 16:77-8

**Telelobe Canada Reorganization and Divestiture Act**

Reference, 27:23

**Telegraphs Act**

References, 13:34; 27:5; 35:39

**Telesat Canada**

Bill C-62, subject-matter

Brief, 16:88,93,100-1; 27:32,34

Position, 16:88-108; 27:13,25-6,28,31,34-5

Recommendations, 16:90-3,98,100,105-6

**Telesat Canada Reorganization and Divestiture Act**

References, 15:11; 27:34-5

**Thériault, Hon. L. Norbert, Senator (Baie du Vin)**

Bill C-15, 3:14-6,30,34,36-8,46-7,50

**Thompson, Eldon D., President and Chief Executive Officer, Telesat Canada**

Bill C-62, subject-matter

Discussion, 16:93-108

Statement, 16:88-93

**Thomson, Jay, Vice-President, Legal and Regulatory Affairs,****Canadian Cable Television Association**

Bill C-88

Discussion, 31:36-7

Letter from Paul Spurgeon, Society of Composers, Authors and Music Publishers of Canada

Dated May 4, 1993, 31:22-3,24,34-5,37-8

Dated May 6, 1993, 32:9-10,17-8,24

**Thurston, Neil G., Director, Rail Rationalization Directorate, National Transportation Agency**

Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia

Brief, references, 6:40,44-5

Discussion, 5:39-46,48-9

Statement, 5:35-9

**Todd, Rosalie Daly, Counsel, Consumers' Association of Canada**

Bill C-62, subject-matter

Discussion, 17:31,33-4,38-9

Statement, 17:27-9

**Tolliver, Denver***Short Line Railways, Experience in the United States and Canada,*

September 1990, with Arthur G. Wilson and John Heads, 5:64, 66; 7:5,63

**Toms, Perry E., Business Analyst, TransAlta Resources Corporation, TransAlta Utilities Corporation**

Bill C-62, subject-matter, discussion, 18:52-6,58-9

**Télécommunications—Suite****Services radiotéléphoniques mobiles cellulaires—Suite**

Licences, 12:22,32; 14:75,99; 15:39,42; 17:40-4,47-50

Manitoba, 15:34

Marché, présence, niveau, 12:54-5,57; 14:75-6,79,91-2,115; 15:33-4; 17:39-40,44

Nouvelle-Écosse, 17:44-5

Réglementation, 17:40,42-3,46-50

Réseau, 17:44-5

Revente, 17:49-50

Saskatchewan, 12:27; 15:34; 16:22

Tarifs, 14:75

Terre-Neuve, 15:34

Tiers monde, pays, 14:46

Usagers, vie privée, protection, 15:42; 19:50; 20:8; 21:79

Singapour, services à l'échelle mondiale, 14:32,35-7

**Sociétés**

ACC Long Distance Limited, 18:87

Alberta Government Telephones (AGT), 12:23,32,57,80; 15:30;

16:22,24-5; 17:109; 21:32

Atlantic Tel, 21:32

BCE, 12:40; 13:19; 14:13,83; 16:10; 17:31,75-6,85,114; 18:38, 86; 19:29,71; 20:62; 21:71

Bell Canada, 12:10,18,27-8,40,79; 13:37,46; 14:13,48,50,56-7, 59-64,89,109; 16:71; 17:15-6,21-2,31,38,63,76,97-8,107, 110,114-5; 18:25-6,30,38,40-1,71-2,87; 19:29,43-4,99-100; 20:26-7,62; 27:13,34

British Columbia Telephone Co. (BC Tel), 13:37; 14:69,71-2;

16:80; 17:38,110; 19:44,78-9,81; 20:29

Call-Net Telecommunications Ltd., 13:17; 19:50-63

CNCPL, 16:79-81; 17:109-10; 18:79,94

Compagnies de téléphone indépendantes, 12:10,18; 15:38;

16:15; 18:65-6; 19:44

Concurrence, manque, conséquences, 17:116-7; 18:31,38,42; 27:13

Déréglementation, 16:75-6,78

Établissements d'État, services publics, 12:54-5

Island Telephone Co. Ltd., 12:57,80

Manitoba Telephone System (MTS), 12:10,21,27,29-30,32,54, 76-7,79-80; 13:5-10,13-6,19-21; 14:88-9; 15:38; 16:22,24-5; 17:109; 18:71; 21:69

Maritime Tel and Tel (MT&amp;T), 12:42,57,80,96; 15:38; 16:39-54

New Brunswick Telephone Co. Ltd., 12:57,80; 15:38

Newfoundland Telephone Co. Ltd., 12:57,80

Northern Telecom, 14:12,58; 17:21,36-7,115-7; 18:29,39;

19:83; 20:26-8,37; 21:14; 27:13

Partenariats stratégiques, 19:68,71-3

Prix, limites, réglementation, effet, 16:76,81; 21:47-8

Propriété, entreprises publiques et entreprises privées,

12:54-5; 18:74; 19:44-5

Recettes, statistiques, 14:115

Régie des télécommunications du Québec, 12:10

Saskatchewan Telecommunications (SaskTel), 12:10,21,23,27-8, 32,54,76-7,79-80; 13:13; 14:88-9; 15:38; 16:7-37,44-5; 17:109; 18:71; 21:62-6,69; 27:28-9

Sociétés internationales, 14:57; 16:100; 17:16,21-2,111,114-5; 19:43-4,46-7,67,72-3,79-80,82-4

Stentor, 12:11,40; 13:18,45-6; 14:42; 16:36-7,64,68-9; 17:16, 21-2,35,75,111,114-8,125; 18:86-7; 19:29,38-9,46,61, 64-104; 20:7,26-8,59; 21:49,71,79; 27:12-3,16,22,25-6,28-9, 33; 35:45-53

Systemhouse, 17:115-8; 19:20; 20:27

Tarifs, plafonds, effet, 14:71

Télélobe, 12:11,40,64; 13:42,45-6; 16:14,58,63,79; 17:35,75; 18:86; 19:38; 20:27-8; 21:30-1,33



**Torenvliet, Kees, Digital Equipment of Canada Ltd., Information Technology Association of Canada**  
 Bill C-62, subject-matter, discussion, 14:48-9

#### Tourism

Cape Breton, importance, 6:51  
 Cruise touring industry, economical benefits; 25:10-1  
 Additional land tours, 23:9,10  
 East Coast, 23:11  
 Seattle, envy, 23:12,20-1  
 West Coast and Alaska, 23:7-9,14-5,20,21-2  
 Yukon, 23:9-10

#### TransAlta Resources Corporation

Background information, 18:46,52-9

#### TransAlta Utilities Corporation

Background information, 18:46,48,58-9  
 Bill C-62, subject-matter  
 Position, 18:46-60; 27:18  
 Recommendations, 18:47-50

#### Transport and Communications, Standing Senate Committee

Acting Chairman, motion, election of Senator Forrestell; agreed, 1:4,6

##### Bill C-5, motions and agreements

Clauses 1 to 25, 10:4,26  
 Report to Senate, without amendment; adopted, 10:4,26  
 Title, 10:4,26  
 Title stand postponed, 10:4,26

##### Bill C-11, motions and agreements

Bill; adopted on division, 2:5,22  
 Clauses 1 to 4; adopted, 2:5,22  
 Report to Senate, without amendment but with observations, 2:5-7,22  
 Title; adopted, 2:5,22

##### Bill C-14, motions and agreements

Bill; adopted, 1:5,17  
 Clauses 1 to 11 all at once; adopted, 1:5,17  
 Report to Senate without amendment; adopted, 1:5,17; 2:6  
 Title; adopted, 1:5,17

##### Bill C-15

Committee, responses to questions asked by members, procedure, 3:44-8,54; 4:7,25,32-3

##### Documents and transcripts

Availability, 3:14-5,47  
 Bilingualism, 3:14,16-7

Meeting of October 23, 1991, summary of testimony, 3:14-7

Minister, appearance before Committee, 3:12-4; 4:12

##### Motions and agreements

Clause 1, the short title; adopted, 4:5,39  
 Clause 2; adopted, 4:4,38  
 Clause 3; adopted, 4:4,38  
 Clause 4 be deleted and replaced; negated, 4:4-5,38-9  
 Clause 4; adopted on division, 4:5,39  
 Clause 5; adopted, 4:5,39  
 Clause 6; adopted, 4:5,39  
 Clause 7; adopted, 4:5,39  
 Report to Senate without amendment; adopted on division, 4:5,39  
 Title; adopted, 4:5,39  
 Title and clause 1, the short title, stand postponed; 4:4,38

#### Télécommunications—Suite

##### Sociétés—Suite

##### Télé globe—Suite

Monopole, prolongation, 12:55,62; 14:9,13,16,22-4,27-8; 16:58; 18:34-5,38,80

Propriété, 14:9; 16:36-7; 18:88; 19:29,71; 20:27-8; 21:32,71; 27:12,34

Rôle, 12:55,61-3; 19:84

##### Téléphone, compagnies

Abonnés, enlèvement de la liste de télémarketing sur demande, 17:105; 20:17

Affiliés du secteur cellulaire, lien, 17:128

Grandeur, 17:125

Réseaux privés virtuels, 18:15,29-30

Téléstat, 12:11,40,49,100; 13:13,15,42,45-6; 16:14,56-7,69,71-2,88-108; 17:35,116-8; 19:38,68; 20:27-8; 27:13,25-6,28

Biens, aliénation, 15:11-2; 27:34

Financement, 16:90-1,95-100

Monopole, 12:11; 14:9,13,22-4,27-8; 15:6,10; 16:57,63,69-72,88,94; 18:34-5,38,80

Propriété, 14:9; 16:36,60,64,68-70,74,107; 17:75-6,85,146-8; 18:86-7; 19:29,68,71; 20:27-8; 21:71; 27:12,34-5

Revenus, 16:57,61-2,72

Tarifs, 16:58,60-3,69-70,72,95,107-8

##### Téléstat Mobile, 16:99

Unitel, 14:50,60,62-3,76,79,84-5,94,109; 16:14,36; 17:16,22,108-26; 18:25; 19:38,99; 20:26-8,37; 21:49; 27:12-4,26,28-9; 35:47

AT&T, lien, 17:16,22; 20:37; 35:47

Vidéotron, 14:72,79; 17:124

*Voir aussi plus bas*

Téléphone, services

##### Technologie

Commutation numérique, systèmes, 18:30; 19:60

Disponibilité, 14:49; 18:23,25-7,38-9,41; 20:30,34

Comparaison avec d'autres pays, 18:41; 20:34

Évolution rapide, 12:34-6; 14:33,39,85-6,111,114-5,117; 15:6-7,20,36-7,42; 16:37,65,67-8,86; 17:8-9,13,36,45,75,108; 18:6,32,37,63

Comparaison avec d'autres pays, 14:85-7

Fibre optique, 12:63; 13:38; 16:41,43,48-9,107; 17:16,36,77; 18:30; 19:47,60-2,77; 20:45,47

Câbles FOG, 18:46,49,52,54-5,57-8

T-1, T-3, 14:65,72; 18:41; 20:36

Micro-ondes, réseaux, 12:11; 14:84; 17:16; 19:47,50,61

Mise en oeuvre, processus, 14:48-9

Multiplexage, 16:102; 19:30

Nouvelles technologies, introduction, pertes d'emplois, 18:73

Réseaux, 18:40; 19:61-2

États-Unis, comparaison, 18:40; 19:62

Réseaux privés virtuels, 18:15,29-30,32,37

Technologie, diffusion dans le réseau, décalages, 14:11-2,

18-9,44,49,67-8; 17:29-30,35-7,65; 18:26-7,38; 20:36

*Voir aussi plus haut*

Satellites

Technologie de l'information, secteur, rôle, 14:31-2

##### Télécommunications internationales

Câbles sous-marins, 12:61,63

Licences, 14:13

Compétitivité, 12:7-8,14-5,62; 13:29; 14:8,12-3,31-3,39,54,76-7,81,98,104; 15:35; 16:23,75; 17:8,35-6,75,109; 18:72; 19:65-7; 20:23-4,42

Concurrence, 12:7-9,11,62,97-8; 14:13; 16:75; 17:16,20-1,23,58-9; 18:19; 20:42

Fibre optique, 12:63; 17:16

Lignes directes avec les États-Unis, 12:62-3

Transport and Communications, Standing Senate Committee—*Cont'd*Bill C-15—*Cont'd*Motions and agreements—*Cont'd*

- Written responses to questions asked by members of the Committee when received will be printed as an appendix in a future Proceeding; 3:5,45
- After debate, by unanimous consent, motion withdrawn, 3:5, 48

Witnesses from government and private sector appearing together, 3:12-3,15

## Bill C-33

Documents, availability, 22:16

Meeting *in camera*, 24:5,6,37; 25:5,71

## Motions and agreements

- Clause 1 and title, 26:5,7,16
- Clause 2, 26:6
- Clause 3 with amendments and reported to clause 8, 26:6,17-21
- Clause 4 with amendments, 26:6,21,26-9
- Clause 5, 26:6,22
- Clause 6 with amendments, 26:22-5
- Clause 7, 26:6,26
- Clause 8 with amendments, 26:6-7,26
- Clauses 9 to 31, 26:7,26,30
- Report to Senate, with amendments, 26:7,30
- Study clause by clause, 26:12
- Schedule and appearing, 22:34-5; 24:31-2,37

## Bill C-45, motions and agreements

- Clause 1 and title, 26:8,41
- Clauses 2 to 47, 26:8,41
- Report to Senate, without amendment, 26:8,41
- Schedule, 26:8,41

## Bill C-62, motions and agreements

Clerk of the Committee be directed to send the Proceedings of this meeting to the Village of Gold River and to the City of Rossland, 36:4

Committee, re-invite the witness from ACTRA to appear; agreed on division, 35:5

Report to Senate without amendment; agreed on division, 36:4-5,27

## Bill C-62, subject-matter

Meeting *in camera*, 13:23; 22:6

## Motions and agreements

- Committee, leave for Sheila Finestone, M.P., to ask questions, 13:4,45
- Committee re-invite the Department of Consumer and Corporate Affairs - Competition Tribunal to appear before the Committee, 12:5,100-1
- Draft report to Senate; adopted, 26:5,11-2
- Information session scheduled, time change, 12:4,65

## Witnesses

- Banks, 20:32
- Bureau of Competition Policy, 12:100-1
- Free trade talks, officials, 13:43
- List, 12:100-1; 27:6,39-46
- Minister of Communications, 35:7-8
- Minister of International Trade, 13:41,43; 14:38
- Quebec Government, 17:70
- Schultz, Richard, Professor, 13:40
- Stentor, appearance as witness, date, 12:17,101

Bill C-83, motion, report to Senate, without amendment, 31:6,52

## Bill C-88

Meeting *in camera*, 29:4,5

## Motions and agreements

Documents tabled, 31:6

Télécommunications—*Suite*Télécommunications internationales—*Suite*

- Marché mondial, 19:66-7; 35:46-7
- Politique, 14:100
- Satellites, 12:61,63
- Services à l'échelle mondiale, comparaison avec d'autres pays, 14:32,35
- Sociétés internationales, 14:57; 16:100; 17:16,21-2; 35:46-7
- Trafic, convergence, centres d'activités dans le réseau international, 14:35-8
- Traités, 12:62-3

*Voir aussi plus bas*

## Satellites

## Téléphone, services

## Téléphone, services

## Abonnés résidentiels

- Contribution aux coûts, 17:26,30-1,33-4,38-9
- Utilisation, coûts, comparaison avec les Américains, 17:26, 34,37; 18:14

Accès, taux de pénétration, 15:23,27; 17:12-5,20,26-8,30-1, 62-8,72-4; 18:36,63,67-9,73; 19:46,66; 20:33-4; 27:7-8

États-Unis, 17:14-6,20,26; 18:67-8,73; 19:66; 20:33-4

Affichage des appels, 13:43; 17:12,63-5

Consommateurs, factures, statistiques, 17:26,31,33-4,72

## Coût, montant

Banque Royale du Canada, 14:119; 20:22,34-5

Gouvernement fédéral, 14:8

## Entreprises

Besoins, comparaison avec ceux des consommateurs résidentiels, 18:6,14-6,19-21

Commuteurs, services, 17:19; 18:39

Coûts, Canada et États-Unis, comparaison, 18:28-9

Facturation, inadéquation de la documentation, 18:38-9; 19:47,99-100

Réseaux privés virtuels, 18:15,29-30,32,38

Subventions aux téléphones résidentiels, 20:35

Tarif, facturation minimale, incréments, 20:30-1,36

1-800, services, lignes de libre appel, 18:28,30-1,38,41; 19:48

Évaluation, 12:14,31; 16:75,77-9,85-6; 17:20-1,36,54,65; 18:61,63; 19:65,71

Facteur coût généralisé, 17:20

Lignes collectives et lignes à deux abonnés, statistiques, 16:8

Moyenne selon les routes, calcul, 17:122

Numérotation téléphonique personnelle, 17:66; 18:67

Prix, limites, introduction, effet, 16:76,81; 17:31; 21:47-8

## Service interurbain

Abonnés résidentiels, utilisation, coûts, statistiques, 17:26, 31,33-4,37-9

## Concurrence

Comparaison avec d'autres pays, 14:25,80,92-3; 16:83; 19:46-7

Conditions pour les nouvelles entreprises dans le marché, Unitel, position, 17:122-3

Explication, 16:49-50,83

Manitoba, 13:18

Marché, croissance, 19:89

Marché, partage, 13:29

Qualité de service, effet, 16:76,78-81,83-7

États-Unis, comparaison, 16:76,6

Royaume-Uni, comparaison, 16:76

Régions éloignées, services, effet, 16:78-81,83,85; 17:122; 18:62

Saskatchewan, 16:36

## Tarifs

Effet, 17:29-31,37-8; 18:74-5; 19:46,51,90; 20:35

États-Unis, comparaison, 17:37-8

**Transport and Communications, Standing Senate Committee—Cont'd**

- Bill C-88—*Cont'd*
  - Motions and agreements—*Cont'd*
    - Report to Senate, without amendment
      - Adopted on division, 32:5,28
      - Debate adjourned and resumed, 31:6,46-7; 32:4,27-8
    - Schedule and appearing, 32:22-3
- Bill C-97, motion, report to Senate, without amendment, 31:6,52
- Bill C-110
  - Documents, availability, 37:20-1
  - Motions and agreements
    - Documents tabled, 37:5,50-1
    - Report to Senate, without amendment, 37:5,58
- Bill C-121, motion, report to Senate, without amendment; 35:5,38-9
- Bill S-8, motion, House of Commons amendments, approvals and report to Senate, 30:4,8
- Bill S-11, motions and agreements,
  - Clause 1, 23:5,47
  - Clause 2, 23:5,47
  - Clause 3, 23:5,47
  - Report to Senate, without amendment, 23:5,47
  - Title, stand postponed and carry, 23:5,47
- Budget, motion and agreements
  - Application and submission to the Standing Senate Committee on Internal Economy, Budgets and Administration
    - Approval; adopted, 2:4-5,8-9
  - Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia, approval; adopted, 11:4
  - Supplementary; adopted, 8:4-5,8,10; 9:4-5,53-4
  - Legislation, approval; adopted, 11:4
  - Changes authorized; adopted, 11:6,58
  - Supplementary; adopted, 29:4; 31:6-7,53-4
  - Proposed examination of *Competition in Transportation, Policy and Legislation in Review*; adopted, 31:7,54-5
- Expenses from 2nd Session of 34th Parliament pursuant to Rule 84, report; adopted, 1:4,8-9; 2:6
- Signing authority to certify accounts pursuant to paragraph 3:05 of Appendix II to the *Rules of the Senate*; adopted, 1:4,7
- Chairman
  - Motions and agreements
    - Authorization to convene *in camera* meetings as required; agreed, 1:4,6-7
    - Authorization to hold meetings to receive and authorize the printing of evidence when a quorum is not present, provided that both parties are represented, pursuant to Rule 90; agreed, 1:4,6
    - Authorization to move a motion in the Senate to examine and report upon the report of the National Transportation Act Review Commission and other matters relating to transportation no later than September 30, 1992, 29:5
    - Authorization to report expenses from 2nd Session of 34th Parliament pursuant to Rule 84, 1:4,8
    - Direction of the research staff in the preparation of studies, analyses and summaries; agreed, 1:4,8
    - Election of Senator MacDonald, 1:4,6
    - Election of Senator Oliver, 11:6,55-6
    - Senator Graham take the Chair, 8:5,25-6
    - Resignation of Senator MacDonald, 11:6,55
- Deputy Chairman
  - Motions and agreements
    - Election of Senator Davey, 1:6,9-10; 2:4,8
    - Election of Senator Graham, 14:5,73
    - Resignation of Senator Davey, 14:5,73

**Télécommunications—Suite**

- Téléphone, services—*Suite*
- Service interurbain—*Suite*
- Concurrence—*Suite*
- Tarifs—*Suite*
  - Service local, tarifs, effet, 12:54; 14:83-4,97,113-4,120-1; 16:37,65,76,81,83-7,92; 17:37-8,57,118,121; 18:18,62,69,72-5; 19:46,48-9,85-7; 20:32-4
  - Association des consommateurs du Canada, position, 14:84
  - Comparaison avec d'autres pays, 19:87
  - États-Unis, comparaison, 14:113-4,120-1; 16:76,81,84-5; 18:18,62,69,72-5; 19:46
  - Nader, Ralph, position, 16:84-7
  - Unitel, subventions aux compagnies de téléphone locales, 17:121-2
  - Unitel-B.C. Rail-Lightel, application, 12:11,20,46,78,93,96-8; 13:17-8,28-9,41-2,46; 14:9,43,63,71,78-9,83-5,104; 15:24; 16:16,32,37,78,81,83-4; 17:16,25-7,29,38,53,55,57,59-61,64-5,68,118,120-3; 18:35,48,63,79,84-5; 19:29,53,67,83,93,96,101; 20:22,32-3,61; 21:33,70-1; 27:11-2; 35:41,47
- Voir aussi plus haut*
  - Industrie - Monopoles, entreprises dominantes
    - Coûts, 13:39-40,46; 14:93,116-7,119-20; 17:26,34; 18:10,28-9,40-1,73,85,91-2; 19:58-60,86-7; 35:47
    - États-Unis, comparaison, 13:39-40,46; 14:92-3,117,119; 17:26,34; 18:10,28-9,40-1
- Déviations, 12:62-3; 13:29,46; 14:37-8,93,114-5,117; 16:14-5; 19:42-3,68; 20:36
- Lignes privées, services, 12:11,98; 13:28; 14:62; 19:84
- Megacom, 19:74,79,87
- Fiabilité, 14:93
- Règlement, 14:57-8; 17:30-1
- Rendement, taux au niveau du service, 17:20
- Rentabilité, 13:10; 19:74,86-7
- Revente
  - CRTC, décision 90-3, 14:50-1,53,67
  - Québec, interdiction, 14:53
- Service, taux de rendement, 17:20
- Service de qualité à prix abordable, 14:93-4
- Stentor, pourcentage du trafic nord-américain, 19:73
- Tarifs
  - Baisses, 12:54; 13:28-9; 14:65-6,93; 16:81; 17:29,38,72; 19:46,58-60,88-9
  - Petites entreprises, effet, 19:86-8
  - Stentor, position, 19:87-8
  - Subventions aux tarifs locaux, 13:10; 14:69,71-2,83,113,120; 16:37,76,83; 17:37,67,121-2; 18:29,62,72; 19:46,48-9,68,74,78,84-7,89,100; 20:32-5
  - Secteur des affaires vis-à-vis téléphones résidentiels, 20:35
- Trafic nord-américain, outre-frontière, montant, 19:73-4,79
- Service local
  - Augmentation, 13:29
  - Concurrence, 14:25,79; 16:81; 17:30-1; 19:89-90; 20:35
  - Monopole, réglementation, besoin, 17:26,28
  - Réglementation, 14:26; 17:30-1
  - Rentabilité, 19:85-8
  - Service minuté, tarifé à l'utilisation, 13:33,41; 16:85-6; 17:20
  - Services, 16:65; 18:36
  - Tarifs, 12:54; 14:83-4,97,113,120-1; 16:37,65,76,81,83-7; 17:10,13-5,26,29,31,33-4,37-8,72,118-9,121-2; 18:36,62,69,72-5; 19:46,48-9,60,89-90; 20:32-4
  - États-Unis, 14:113-4; 16:81; 17:10,12-4,20; 18:62,69,74-5
  - Services supplémentaires, 16:65; 17:31,38-9,67; 19:49,89



- Transport and Communications, Standing Senate Committee—Cont'd**  
 Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia  
 Documents and submissions  
   Availability, 7:7,8-9; 8:7; 9:11  
   List, 28:48-7  
   Official languages, 5:7-8,160  
 Draft report, 5:8; 8:8; 11:5,7-8,49-51,55; 22:6-8  
*Meeting in camera*, 11:4  
 Motions and agreements  
   Documents  
     Formed part of the record of the Committee; adopted, 11:5,37  
     Published in appendix to the Proceedings, 6:6,53; 7:5-6,124-5  
     Tabled and filed as exhibits, 6:4-6,52-3; 7:5,63; 8:5,80  
   Draft report  
     Amendments proposed; resolved in negative, 22:6-7  
     Adopted on division, 22:7-8  
   Amendments proposed to be indicated as being the position of the Liberal minority; adopted on division, 22:8  
   Consideration at the next meeting; adopted on division, 11:5, 55  
   Final report, presentation date extended from April 14, 1992 to no later than June 23, 1992; adopted, 11:4  
   Witnesses, reasonable travelling and living expenses, 8:5,9-10  
 Schedule and appearing, 6:7-8; 7:7-8,9-11,112; 11:12-3,49-55, 56-7  
   Comments and refutation, 7:47-8,48-50,51-2,60-3; 8:8  
   List, 28:41-5  
   Witness position, clarifications requested, 9:21-4,53  
*Meetings in camera*, 1:5,17  
 Members, list changes, 1:2; 2:2; 3:2; 5:2; 6:2; 7:2; 10:2; 11:2; 13:2; 14:2; 15:2; 22:3; 23:2; 24:2; 25:2; 26:3; 29:2; 32:2; 33:2; 34:2; 35:2; 37:2  
 Motions and agreements  
   Committee to meet at the call of the Chair, 1:4,8-9  
   Counsel and technical, clerical and other personnel, services, 1:4,7-8; 2:4  
 CTV Television Network, representatives make a few comments on the presentation of the officials from the Department of Communication, 32:4,22-3  
 Library of Parliament, Research Officers, assignment, 1:4,8  
 Minutes of Proceedings and Evidence, printing; agreed, 1:4,6  
   Additional copies; adopted, 29:4  
 Witnesses, reasonable travelling and living expenses pursuant to Rule 103; agreed, 1:4,7  
 Orders of reference, 1:3; 2:3; 3:3; 5:3; 10:3; 12:3; 22:5; 23:3; 26:4; 28:5; 29:3; 30:3; 31:3-4; 33:3; 34:3; 35:3; 37:3  
 Organization meeting, 1:6-10; 2:8-9  
 Questions of privilege and points of order  
   *See*  
     Questions of privilege and points of order  
 Recommendations, 28:35-6  
   Dissension, 28:6  
 Reports to Senate  
   *See*  
     Reports to Senate  
 Review of the subject-matter and status of the on-going Canada-United States Air Transport Agreement negotiations  
*Meeting in camera*, 33:4,37  
 Schedule and appearing, 33:38  
 Subcommittee on Agenda and Procedure, motions and agreements  
   Invitation of witnesses and scheduling of hearings, 1:6  
   Members, 1:6; 2:4,8  
   Quorum, 2:4,8  
 Testimony on marine environmental protection, appearing, 34:23
- Télécommunications—Suite**  
 Téléphone, services—*Suite*  
   Service local—*Suite*  
     Tarifs—*Suite*  
       Tarifs de base, procédure, comparaison avec des banques, 17:38-9  
       Techniques numériques, effet, 16:65  
   Services téléphoniques de base, cadre réglementaire, 35:47  
   Tarifs, 17:28  
   Technologies, options, 17:30-1  
   *Voir aussi plus haut*  
     Données - Transmission  
     Télécommunications internationales  
 Tiers monde, pays, effet, 14:44,46  
 Usagers  
   Abonnés résidentiels, 17:26-7,31,33-4  
   Coûts, protection par un plafonnement sur les coûts des services locaux, proposition, 17:27,31  
   Statistiques, comparaison avec les États-Unis, 17:26  
 Consommateurs  
   Besoins, 18:51,53; 27:11-2  
   Charte sociale, 18:52-3,72  
 Industrie, concurrence, avantages, 12:54-5; 13:43  
 Installation, câblage, location d'appareils téléphoniques, frais d'entretien, 17:12,14  
 Marché futur, concurrence, préoccupations, 12:11  
 Mesure législative, avantages, 12:8,14-5,61; 13:43  
 Organismes et technologies nouveaux, accès, 12:14-5,37  
 Processus décisionnel, participation, 17:62-3  
 Propriété du système, pertinence, 12:61  
 Protection, 12:76-80,96; 13:13-4; 14:39,111-5; 15:27; 16:37; 17:12,62-7,69-72  
 Services, accès universel à prix abordables, 12:11,14-5,20, 54-5,66; 14:55,97,108,113-4,120-1; 15:23,26-9,31; 16:9,30, 32-3,66,73,75,78-9,83,85-8; 17:9,12-3,20-1,27-36,53,62-8, 72-4,122; 18:15-21,35-6,61-4,67-70,72,84,91-2; 19:42,44, 65-6,68,71-2,76,88-9; 20:32-4,43-4,57; 21:53,70-1; 27:11-2  
 Canadiens à faible revenu, 17:26,30-4,64-5,68,73-4; 18:62, 69-70; 27:11  
   États-Unis, subventions ciblées, 14:113-4; 17:14,65; 18:15, 36,62,69-70; 20:33  
   Nouvelle-Zélande, comparaison, 18:36  
   États-Unis, comparaison, 17:10,13-5,20; 18:67-8  
   "Service téléphonique de base", définition, 15:23,28-9; 17:12-3,30,62,64-5,74; 21:70-1  
 Services de base garanti, normes uniformes, 12:14-5,27-8,52-3, 55,64,66; 13:26-9,43; 20:43-4  
 Services et tarifs, préoccupations, 12:39  
 Usagers particuliers, 15:23,25; 16:10  
 Vie privée  
   Droit à la protection de la vie privée, 20:17-9; 21:25-7,78-80; 27:30  
   Comité, recommandation, 27:30-1  
 Protection, 15:23,25-6,30-1; 16:52; 17:12,27-8,62-3,65-8, 72-3,95,123; 18:64-7; 19:13,22-3,69; 20:6-7,9-10,14-5,45; 21:25-7,78-80; 27:30-1; 35:15  
 Affichage des numéros des appels, 13:43; 17:12,63-5,69,73; 18:67; 20:8,10,13-6,51  
 CRTC  
   Comité, recommandation, 27:30-1  
   Position, 21:25-7  
   Données personnelles, trafic, 20:7-10  
 Loi sur les banques, Loi sur l'assurance et la Loi sur les sociétés de prêt et les sociétés de fiducie, comparaison, 21:25-7,78; 27:30  
 Marketing direct, industrie, position, 17:95-102,104-7

**Transport Department**

- Agencies, watchdogs, importance, 5:147
- Airport Transfer Task Force, 3:8,17,30
- Minister, role, 5:36,49,95
- Policies, 5:48,58-60,85
- Regulations, 5:116
- Research, statistics, 5:51-4
- Subsidies, 6:71

**Transportation**

- Competition, marketing, changes, 5:26-7,33,97,150-1
- National policy, 5:55,110-1,148,152-3,155-6; 8:36-7,46-8,62; 9:8-9,51-2
- Regional economic development, 5:160-3,165-6; 6:60-1,70-1; 7:72-3
- Shippers, costs and interest, 6:9-10,14-5,17-8,59
- See also*
  - Air transport
  - Railways
  - Shipping
  - Trucking industry
  - Truro-Sydney line, Nova Scotia

**Transportation of Dangerous Goods Act, 1992**

- See*
- Bill C-45

**Transportation Safety Board of Canada**

- Role, 5:147
- Safety recommendations, Implementation, 10:6-7

**Trucking industry**

- Accidents, 5:63-4,92-3,110,111-2; 8:11,13,16,27-8,47
- Statistics, 5:48-9,63,92-3,106,112; 6:45
- Fuel taxes, federal-provincial, 5:61
- Highways, damages caused, 5:83,105,110; 8:14-5,46-8,58-9; 9:8
- Inter-provincial trucking, 5:47
- Policies, structure, 5:161-2
- Railways, competition, 5:12,29-30,32-3,47-8,60-1,77,96,100, 109-11,131,149,162,164,167; 6:17,38; 7:48
- Safety, 6:42
- Schedules, delay, 5:119-21; 6:18,42-3
- United States, 7:12-3,26-7
- Rates, costs, 6:18,24,43
- Reduction, effects, 5:165,167
- Shippers, interests, 6:59
- Competition, aggressiveness, 5:167
- Subsidies, 5:60-1,100
- Tractor-trailor, banning, United States, 8:48
- See also*
  - Highways and roads
  - Railways

**Truro-Sydney line, Nova Scotia**

- Abandonment, concerns, 5:87-8,128; 6:24; 8:23; 11:17,21
- Demoralization, 5:70,89; 6:47
- Highway system
  - Burden, 5:149; 8:11,13,14-5,23-4,27-8,46-8
  - Preference, 6:11
- Prediction and possibility, 5:70,75-6,80,168; 11:34-5,48
- Transportation rates, increasing, 5:96-7,162; 6:10,17-9,27-8; 28:31

**Télécommunications—Suite****Usagers—Suite****Vie privée—Suite****Protection—Suite**

- Ministre, consultations, 17:72-3; 21:78-80
- Numérotation téléphonique personnelle, plans, 17:68
- Principes de vie privée, directives, normes
  - Commissaire à la protection de la vie privée, proposition, 20:9-11,13-4,19-20
  - Élaboration, consultations, 21:78-80; 27:31
  - Étude, 20:9,14
  - New York, État, comparaison, 20:8-10
- Public, attitude, 20:16-7
- Publicité importune, services postaux, comparaison, 18:66-7
- Recherche en marketing, industrie, position, 19:7-19,21-8
- Secteur privé, bases de données, rapprochement des renseignements, 20:13-4,17-20
- Surveillance électronique, 18:65-7
- Télécommunications non sollicitées
  - Comité, recommandations, 27:30-1
  - Composeurs-messagers automatiques, 12:28,39-40; 17:96-7,104,106-7
  - CRTC, pouvoirs, 35:15,48
  - Messages télécopiés, fax, 12:9,28,39-40; 16:12,52-3; 17:72-3,104; 19:18; 20:6; 21:25-6; 27:30; 35:48
  - Télémarketing, 17:65,73,95-107; 18:67; 19:8-9,11-2,17, 21-2,24-7; 20:9,11-2,17-20
  - Téléphone, 12:9,66-7; 15:22; 16:12,52-3; 17:72-3,104; 19:18,23; 20:6,17; 21:25-6; 27:30
- Tests génétiques, implications, comparaison, 18:67
- Vie privée, protection, Commissaire, position, 17:100; 20:6-20; 27:31

**Télécommunications, attributions, Loi nationale**

Références, 12:51; 35:39

**Télécommunications, Loi****Voir**

Projet de loi C-62

**Telecommunications Workers Union**

- Information de base, 16:74,82
- Projet de loi C-62, teneur
  - Mémoire, 16:79
  - Position, 16:74-87; 21:47-8; 27:11
- Recommandations, 16:77-8

**Télé globe Canada, réorganisation et aliénation, Loi**

Référence, 27:23

**Télégraphes, Loi**

Références 13:34; 27:5; 35:39

**Télesat Canada**

- Projet de loi C-62, teneur
  - Mémoire, 16:88,93,100-1; 27:32,34
  - Position, 16:88-108; 27:13,25-6,28,31,34-5
- Recommandations, 16:90-3,98,100,105-6

**Télesat Canada, réorganisation et aliénation, Loi**

Références, 15:11; 27:34-5

**Terre-Neuve**

Camionnage, 6:45

**Truro-Sydney line, Nova Scotia—Cont'd**

- Assets, physical, building and land, sale, concerns, 5:22; 6:16  
 Land, 5:145  
 Ownership, 5:15,103; 8:11-2; 9:12,21,30  
 Contiguous land, 5:109  
 Speculation, 5:16,104; 8:11; 9:8; 28:25,26  
 Value, 5:109,122-3,126-7; 8:12; 9:14  
 Value, 6:65-6; 7:55,58,60,133,134; 8:74; 9:9,13-4; 28:5-6  
 Buyers and bidders, potential, 5:147; 7:56,57,112; 28:6,17,19  
 American, 5:20-2,31,64,108,114,147,151; 6:36,60; 7:84; 8:48  
 Canadian partnership, 5:12,16,162,167-8; 6:61; 7:115,120,135-6,142; 8:80; 11:31; 28:19  
 Canadians, 5:20,114,154-5,169; 7:108-9  
 DEVCO, 6:34-5,36,37-8,47,50; 8:30,33-4,34-5,61-2  
 Capital availability, 7:109-10,137-8,142,143,144; 8:23,34; 11:39-40,45  
 Customers, communications, 6:15,25-6,31,60  
 Failures, concerns, 5:136-7,151  
 Federal incorporation, 7:128; 11:19  
 Financial commitment and soundness, 5:16,20-1,31,65,98,134; 6:11,13,65; 7:143-4,146-8,148-9  
 Foreigners, 5:148,149; 9:19-20  
 Private entrepreneur, 5:18,75-6,156; 28:23,27-8,35  
 Provincial incorporation, condition, 5:29,30,72,84-5; 6:22,62; 7:59,77,79-80; 9:38; 11:16,23,24,43; 28:8  
 Provincial subsidies, exclusion, 6:57,60-1  
 Rolling stock supplied, 7:145-6  
 Selection, importance, 5:8-9; 6:12; 9:9-10; 11:30-1,40  
 Commodities carried  
 Diversification, 6:9,42; 7:58-9,68,115; 8:27,59  
 Rails, transportation, 6:16,24,27,31; 8:30-1,33-4,42-3; 28:24  
 Routing, 5:26-7,33,70-1,78-9,129,164; 8:26,31-2  
*See also individual commodities*  
 Competition or complement, 5:33,146  
 Intermodal, 5:33,60-1,71; 6:64-5; 7:56,131; 9:29  
 Port and shipping, 5:26,30,78-9,120,163-4; 8:27,58; 11:21-2  
 Trucking, 5:32-3,61,77-8,100,110-1,120-1,149,162; 8:14-5,16,54,57; 9:29  
 Condition, maintenance and safety, 5:159; 6:34-5,39,46,62-3  
 Accident and emergencies, 5:123-4,134  
 Assessment, 5:22-3,34-5,122,127-8; 7:114,122; 11:38; 28:6  
 Bridges and causeway, 5:23,71-2; 6:16,27,45-6; 8:55; 9:30-2; 11:40-1  
 Costs, responsibility, 7:127; 8:55  
 Curves, gradients, 5:35  
 Landscape, impact, 5:130; 6:45  
 Level crossings, 5:65  
 Natural disasters, 5:71,86; 7:136,137,138  
 Regulation and inspections, 5:72,95; 6:63; 8:24,70; 9:42-3; 11:45-6,51,52; 28:22,30,37-8  
 Responsibility, 5:29,52-3,85,98,107,146  
 Schedule, 28:39-40  
 United States, comparison, 9:47-8  
 Rolling stock, 5:115,146,158-9  
 Superelevation, 9:44-5  
 Traffic, control, 9:45-6  
 Speed limits, 5:130; 9:43-4  
 Customers, shippers, importance, 5:12,16,114; 7:131,135,140-2; 8:20-1; 9:19,20,29; 11:10; 28:24  
 Captivity, 5:120  
 Dropped off, reason, 6:42-3  
 Industries, dependence, 5:69,113-4,143,146-7; 6:42,55; 8:52,73-4,77; 11:8,20; 28:26-7  
 DEVCO, 5:105; 6:32,39,40  
 Stora Forest Industries Limited, 6:8-9,10-1,14-5,22-3,39,40  
 SYSCO, 6:30,39,40

**Terre-Neuve—Suite**

- Chemins de fer, 5:26-7,70,72,109,120,150  
 Abandon, 5:11,100,128,132,137,148,167; 6:19,42,59  
 Passagers, service, 5:131  
 Historique, 6:57  
 Terre-Neuve, Loi  
 Art. 32, 28:9-12  
 Thériault, honorable L. Norbert, sénateur (Baie-du-Vin)  
 Projet de loi C-15, 3:14-6,30,34,36-8,46-7,50  
 Thompson, Eldon D., président et directeur général, Télésat Canada  
 Projet de loi C-62, teneur  
 Discussion, 16:93-108  
 Exposé, 16:88-93  
 Thomson, Jay, vice-président, Affaires juridiques et réglementaires, Association canadienne de télévision par câble  
 Projet de loi C-88  
 Discussion, 31:36-7  
 Lettre de Paul Spurgeon, Société canadienne des compositeurs, auteurs et éditeurs de musique  
 Datée du 4 mai 1993, 31:22-3,24,34-5,37-8  
 Datée du 6 mai 1993, 32:9-10,17-8,24  
 Thurston, Neil G., directeur, Direction de la rationalisation ferroviaire, Office national des transports  
 Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse  
 Discussion, 5:39-46,48-9  
 Exposé, 5:35-9  
 Mémoire, références, 6:40,44-5  
 Todd, Rosalie Daly, conseiller juridique, Association des consommateurs du Canada  
 Projet de loi C-62, teneur  
 Discussion, 17:31,33-4,38-9  
 Exposé, 17:27-9  
 Tolliver, Denver  
*Short Line Railways, Experience in the United States and Canada*, septembre 1990, avec Arthur G. Wilson et John Heads, 5:64,66; 7:5,63  
 Toms, Perry E., analyste commercial, TransAlta Resources Corporation, TransAlta Utilities Corporation  
 Projet de loi C-62, teneur, discussion, 18:52-6,58-9  
 Torenvliet, Kees, Digital Equipment of Canada Ltd., Association canadienne de la technologie de l'information  
 Projet de loi C-62, teneur, discussion, 14:48-9  
 Tourisme  
 Cap-Breton, importance, 6:51  
 Croisières, industrie, retombées économiques, 25:10-1  
 Côte Est, 23:11  
 Côte Ouest et Alaska, 23:7-9,14-5,20,21-2  
 Itinéraires terrestres complémentaires, 23:9,10  
 Seattle, envie, 23:12,20-1  
 Yukon, 23:9-10  
 TPS  
 Voir  
 Taxe sur les produits et services



**Truro-Sydney line, Nova Scotia—Cont'd****Customers, shippers, importance—Cont'd**

Needs to meet, inadequate service, concern, 6:57-8,67-8  
 Recession, influence, 11:46

Demarketing, 5:103,134-6,161; 6:41,43,46,67; 7:84,88; 8:16-7, 21,63; 11:43-4

Indian land and reserves, crossing, 8:26; 9:6,52-3; 28:13

Jurisdiction, legal and constitutional, 5:145,149-50

Carrying goods deficit, provision, 8:44-5

Federal, 5:58-9,71-2,78; 7:76; 28:28

Declaratory clause, 5:95,98-9

Federal-provincial, transfer, 5:46-7,59-60,86-7,89-91,101,103-4; 6:20-1; 8:19-20,24-5; 9:8,31-2,33-8; 11:13-5; 28:9-13

Hub-to-hub lines, 8:48-9

Labour relations, 5:30,53,107,108; 7:69,80-1,91,110; 8:68, 70-1,79; 28:33

Legal rights, sale, obstacles, 5:27-9,55; 8:43-4; 9:20-1; 28:28

Provincial, 5:29,31,56-7,95,107; 6:22,62-3; 7:59-60,67,69,70-1, 77,79-80,132,149-50; 8:6,18,19,22,24; 9:38; 11:9,24-5

Labour force and employment, dependency, 5:118,136; 7:129-30; 8:13-4,28,42

Job loss and lay-off, 5:69,87,97,137,142-3,157-8; 6:23,25,40, 41-2,47; 8:26,40-1; 9:25,26; 11:8,9; 28:25,27

Other canadian lines, comparison, 6:63-4

Union, sale, motivation, 5:18,95,117,127; 6:63; 8:46,56,64-5  
 Displaced, 9:26-7

Employer, discussion, 5:18-9,124-5,127-8,136-7,141-2,148

Labour costs, 5:12-3; 6:60,62,63; 9:18,24

Protection, 5:137; 11:44

Rationalization, 5:145-8

Successor rights, 5:107-9; 8:68,70-1,79; 9:13; 11:16

Training and retraining, 5:133-4

Lease, 5:15-6,43-4,72,87; 6:20-1,33,37-8,56,66; 7:143; 8:34,75; 11:30; 28:25,29

Buy option, 8:67-8; 9:51

Main line, branch line, 5:9,14-5,28-9,84,132,150; 6:46,70; 8:29, 31,44,49,60,69,71; 9:24; 11:36,48-9; 28:13-5

Maintain and viability, 6:61-2; 7:41-2; 8:25,65

CN, responsibility, 5:74-5,98,121,137-8,143; 6:12,69; 8:49-50, 56-7,59-60; 11:8-9,12,17-8,20-1,22; 28:28,30,31

Negative answer, 5:16,19

Federal government, responsibilities and obligations, 5:58-9,72, 74-5,78; 6:16,20,58; 7:73,76-7; 8:6,24,30,32,34-5,38,39-40, 51,55-6,79-80; 11:8,9,10,11,12,19-20,42-3; 28:28,30,34-5, 36

Public interest, 5:9,72,117,121-2,151; 6:19; 8:79-80; 9:48-9; 11:40

Regional economic development, 5:69-70,72-3,74,77,86,160-1 164-5; 6:9,10,11,16-7,19,25,56,58,60-1; 7:47,72,73,130, 146; 8:27,30,31,42,58,66; 28:24,26,27

Safeguards, need, 6:9,12,20,21,25,29-31,32-3,39,53; 7:42,54, 56,74-5; 8:15,65,71-2; 9:19,20; 11:44-5; 28:24,29,33-4

Checks and balances, system, 5:147; 8:74,75-6,80; 11:39,40  
 Diligence study, 11:39,45

Essential rail network, designation, 5:73,74,77,83,146; 6:8, 11,16,19,55-6,58-9,61; 11:36

Legislative framework, need, 11:31,33,34,41-2

Lack, 5:107,108,116,136,146,150

Provincial participation, 5:53,56-7,107; 9:38-40,48-50; 11:26,36

Liability insurance, 11:39,40-1,45

List, 6:56-7,64-5

None, 5:46,57,71-2,74,86,89,104,143,149; 6:20; 7:128; 8:6-7,35,37; 11:20,23-4; 28:26,31

Right of refusal, first, 5:16; 7:73-4,75,132-3,134; 8:17,66; 9:8,12-3; 11:31,42,47

**TransAlta Resources Corporation**

Information de base, 18:46,52-9

**TransAlta Utilities Corporation**

Information de base, 18:46,48,58-9

Projet de loi C-62, teneur

Position, 18:46-60; 27:18

Recommandations, 18:47-50

**Transport du grain de l'Ouest, Loi (LTGO)**

Discussion, 5:66-7; 7:94,95,102,104

**Transports**

Compétition, marchés, changements, 5:26-7,33,97,150-1

Développement économique régional, 5:160-3,165-6; 6:60-1,70-1; 7:72-3

Expéditeurs, besoin et intérêt, 6:9-10,14-5,17-8,59

Politique nationale, 5:55,110-1,148,152-3,155-6; 8:36-7,46-8,62; 9:8-9,51-2

**Voir aussi**

Camionnage, industrie

Chemins de fer

Ligne Truro-Sydney, Nouvelle-Écosse

Transports aériens

Transports maritimes

**Transports, ministère**

Agences, chien de garde, importance, 5:147

Groupe de travail sur la cession des aéroports, 3:8,17,30

Ministre, rôle, 5:36,49,95

Politiques, 5:48,58-60,85

Recherches, statistiques, 5:51-4

Règlementations, 5:116

Subventions, 6:71

**Transports aériens****Accidents**

Air India, 23 juin 1985, 10:11

Sécurité aérienne, enquêtes, arrêtés d'urgence, 10:6-7,12-3,20

Tokyo, Japon, Narita, aéroport, explosion, 13 juin, 1985, 10:11

Bruit, élimination, 10:6,7-8,10-1,21

Canada-É.-U., trafic aérien transfrontalier, négociations

Alliances et fusion, 33:17-8,30-2

Cabotage, retrait, 22:27-8; 33:21,26-7

Droits de liberté, 33:21-2

Marché américain, accès, besoin, 33:6-7

Règlement des différends, 33:12-3,14,19-20

Sécurité, retrait, 33:21

Service double, 33:35

Transporteurs américains, avantages, 33:8,29-30

Transporteurs canadiens

Compensation, besoin, 33:8-10

Viabilité, 33:8,10,30,34-5

Chemins de fer, comparaison, 5:58; 7:83; 8:20

Consommateurs, comportement et loyauté, 33:10,33-4,35

Déréglementation, effets, 33:35-6

Document d'aviation canadien, 10:7,13-6,18-20

Équipage, heures de travail réglementées, 10:7,9-10,16-7,24-5

Liaisons, juridictions

Montréal-Pittsburgh, 33:27

Ottawa-Pittsburgh, 33:27-8

Provinces de l'Atlantique, amélioration, 5:165

Sécurité, 10:8-9,11-3,18

Situation américaine, 7:35

**Voir aussi**

Entente Canada-États-Unis sur le transport aérien, négociations

**Truro-Sydney line, Nova Scotia—Cont'd****Maintain and viability—Cont'd****Safeguards, need—Cont'd**

Shortline operator, abandonment, emergency plan, 5:75-6,106;  
6:13-4,30-1,33,39-40,55; 8:77-8; 11:10,33-4; 28:29

CN take over, 5:16,116,89; 7:70-1,74; 8:23,34,66,76-7,78;  
9:12-3,20,32,38; 11:23,32-3,34

Short term, 11:31-2,34

Study, 11:17-8

**Management, 7:55**

Community commitment, 7:47,53-4,110-1; 8:19

Local, 5:13,19-20,30; 7:56-7,58,131; 8:18-9,62,65; 28:7-8

Provincial, 5:83,93-4,101,106,108,111,114-5,170; 6:21,22,37,  
50; 8:17-8,37,61-2; 9:50-1; 11:10-1,42-3

Marketing, 5:19; 7:128,130-2,136-7; 8:16,17,54-5,63-4,75;  
9:16-8

Operating costs, 5:12-3,116-7; 7:66,129; 8:39; 9:25; 28:28-9

Reduction, 5:18,71,95,156; 9:25-6,28; 11:38

Operating licence, 5:90; 7:148,149-50; 8:19,22-3; 9:10,11;  
11:11-2,15,18,23; 28:8,27,30,34,35

Other lines, comparison, 5:118-9,127,159; 7:66-7,67-8,76; 8:7

Ownership, 5:151,169; 7:150; 28:8

Passenger travel, 5:23,34-5,108; 7:124,128; 8:38-9,52-3,54,73,  
74; 9:44,45

Privatization, 5:79-80,99,170; 6:13,47; 7:88-9,90-1; 8:36-7,48,  
49-50; 11:20; 28:25,36

Freight rates, influence, 6:39

Opposition, 5:95; 8:32,56,59,60-1,69

Responsibility, 8:78-9; 9:40

Support, 8:72-3,74,75,77,78; 9:21-3; 11:33

Profitability, 5:45-6,117,119; 7:87; 8:50-1,56; 28:28,34,36

Abandonment, risk, 5:72,76,80; 6:11-2; 9:11; 11:35,47-8; 28:28

Marginally, 5:16,17-8,54,109,121-2,126,128,132-3,138-9,  
168-9; 6:13,14,46,69; 7:52-3,54-5; 8:41,65,67; 9:24; 11:22

Measurement techniques, 5:18; 7:77-9

Under capitalized, 5:71,92

Rate structure, 7:65,138-9; 8:54-5; 9:8

Rights-of-way, easements, leases, 5:32,90,104-5; 7:144-5; 8:23,  
38,72; 9:31,41-2; 11:30

**Sale, 28:35-6**

Alternatives, need, 5:168-9

Announcement, advertisement, 5:8; 28:5

Confidential information, 5:118,120,121,126

Discussion, none, 5:83,104,107-8

Halted, request, 5:151; 8:65

Impact, 7:41,42-3

**Legal rights**

*See above under*

*Jurisdiction*

Opposition, 5:102,121-2,131-2; 11:11,33; 28:23-4,25

Price, 5:21-2,102-3,106,109,153; 6:57,64,65; 7:86,87,143;  
9:10; 11:39

Profit, reinvestment, 5:33-4; 9:51,52; 11:25

Provincial and/or federal consent, 5:15,34,72,86,89,90-1; 8:38-9;  
9:21,30,31; 11:14-6,23,24,27-8,36-7,43; 28:12

Public concerns, 6:43-4,47-8

Regulatory process, 5:8,85; 8:6; 9:10-1; 11:23; 28:7-8,34

**Safeguards**

*See above under*

*Maintain and viability*

Support, 6:53,60,61-2

Terms associated, importance, 8:10-1

**Services**

Freight system, delays, effects, 5:119-21,125; 6:42-3

Withdrawal, 8:52,53-4,57-8,63,75

Status quo, 7:116; 11:27; 28:22

**Transports et communications, Comité sénatorial permanent****Budget, motions et conventions**

Autorisation de signer pour certifier les comptes à payer  
conformément au paragraphe 3:05 de l'Annexe II du Règlement  
du Sénat; convenu, 1:4,7

Autorisation et soumission au Comité sénatorial permanent de  
la régie interne, des budgets et de l'administration

Demande; adoptée, 2:4-5,8-9

Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale

reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse; adoptée, 11:4

Budget supplémentaire; adoptée, 8:4-5,8,10; 9:4-5,53-4

Étude spéciale de *La concurrence dans les transports : regard  
sur la politique et la législation*; adoptée, 31:7,54-5

Législation; adoptée, 11:4

Budget supplémentaire; adoptée, 29:4; 31:6-7,53-4

Modifications autorisées; adoptée, 11:6,58

Dépenses de la 2<sup>e</sup> session de la 34<sup>e</sup> législature conformément à  
l'article 84 du Règlement, rapport; convenu, 1:4,8

Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale  
reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse

Calendrier des travaux et témoins, 6:7-8; 7:7-8,9-11,112;

11:12-3,49-55,56-7

Commentaires et réfutation, 7:47-8,48-50,51-2,60-3; 8:8

Liste, 28:48-52

Position d'un témoin, clarifications demandées, 9:21-4,53

**Documents et soumissions**

Bilinguisme, 5:7-8,160

Disponibilité, 7:7,8-9; 8:7; 9:11

Liste, 28:53-4

Ébauche de rapport, 5:8; 8:6; 11:5,7-8,49-51,55

**Motions et conventions****Documents**

Dépôts à titre de pièces, 6:4-6,52-3; 7:5,63; 8:5,80

Fassent partie du compte rendu officiel; adoptée, 11:5,37

Publiés en annexe aux procès-verbaux, 6:6,53; 7:5-6,124-5

**Ébauche de rapport**

Examen à la prochaine réunion; adoptée avec dissidence, 11:5,  
55

Modifications proposées; rejetée, 22:6-7

Adoptée avec dissidence, 22:7-8

Modifications proposées, indiquées comme étant la position de  
la minorité libérale; adoptée avec dissidence, 22:8

Rapport final, date de présentation reportée du 14 avril 1992 au  
23 juin 1992 au plus tard; adoptée, 11:4

Témoins, indemnités raisonnables de déplacement et de séjour,  
8:5,9-10

Réunions à huis clos, 11:4

Examen de la question et la situation des négociations en cours  
concernant l'entente Canada-États-Unis sur le transport aérien

Calendrier des travaux et témoins, 33:38

Réunions à huis clos, 33:4,37

Membres, liste, modifications, 1:2; 2:2; 3:2; 5:2; 6:2; 7:2; 10:2;

11:2; 13:2; 14:2; 15:2; 22:3; 23:2; 24:2; 25:2; 26:3; 29:2;

32:2; 33:2; 34:2; 35:2; 37:2

**Motions et conventions**

Bibliothèque du Parlement, attachés de recherche, affectation,  
1:14,8

Comité, réunions sur convocation du président, 1:4,8-9

Conseillers et personnel techniques, administratifs et autres,  
services, 1:4,7-8; 2:4

Procès-verbaux et témoignages, impression; adoptée, 1:4,6

Exemplaires supplémentaires; adoptée, 29:4

Réseau de télévision CTV Ltée, représentants peuvent faire  
quelques observations au sujet de la présentation faite par les  
fonctionnaires du ministère des Communications, 32:4,22-3

**Truro-Sydney line, Nova Scotia—Cont'd****Subsidies**

Highways and trucking, comparison, 5:60-2

Maritime Freight Rates Act, application, 5:17,21,66-7,115

Exclusion, 6:57,60-1

Other shortlines, comparison, 5:64-7

Traffic base, 5:88,96; 7:64-5,68,87,109,114-5,122-3,128,131, 136,137,142-3; 8:13,58,67,73-4; 9:15-6; 28:31

Decrease, predictions, 5:70,80; 11:46-7

Increase, 5:80-1,105-6,113; 6:10

Loss, protection, need, 6:56,64

Recovering study, 6:48-9

**Turner, Michael A.H., Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard,****Department of Transport****Bill C-14**

Discussion, 1:12-6

Statement, 1:10-2

**Union of Nova Scotia Municipalities**

Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia, submission (Exhibit TC-30), 8:5,80

**Unions****Railways, 5:25,134**

Collective bargaining agreements, 5:53,84,95,107-9,116-7, 136,141,150-1,157; 8:64

Legal decisions, 5:41-2,44,84,108; 6:62-3; 28:30-3

Number, 5:138,157; 6:63

Solutions and protection, 5:118-9,128,137-8; 11:44

Successor rights, 5:107-9; 8:68,70-1,79; 9:13; 11:16

Competitiveness, productivity, changes, 5:145-6

Education, role, 5:142,146

**Jobs**

Displaced, 9:26-7

List, names of employees, 5:142-3

Loss, 5:97,100,133,149,157-9; 9:25,26

Number, 5:129-30; 8:67,68

Private entrepreneur, 5:18-9,127-8,156

Labour costs, 6:60,63

Privatization, position, 8:32,68-9

United States, comparison, 6:63-4

**United Kingdom**

Transportation, studies, 5:81-2

**United States**

Air transport, Canadian negotiation, 22:27-8

American negotiators and jurisdiction, 33:18-9

Clean Air Act, 7:27,43-4

Coasting trade, Canadian comparison, 22:16-7,28,29-31; 25:28-9

Economy, 5:90

Rails, service, exports, 6:28

Subsidies, grain, comparison, 6:19

Hazardous products, transport, study, 28:35-6

Staggers Act, 5:9,12,40; 7:13,15-6,28,32; 28:16

Transportation, Canadian negotiations, 22:17-8

Trucking, Canadian comparison, 5:49,63

United States Passenger Services Act, 23:7-8

**See also**

Canada-United States Air Transport Agreement, negotiations

Railways

Telecommunications

**Transports et communications, Comité sénatorial permanent—Suite****Motions et conventions—Suite**

Témoins, indemnité raisonnable de déplacement et de séjour

conformément à l'article 103 du Règlement; convenu, 1:4,7

Ordres de renvoi, 1:3; 2:3; 3:3; 5:3; 10:3; 12:3; 22:5; 23:3; 26:4;

28:5; 29:3; 30:33; 31:3-4; 33:3; 34:3; 35:3; 37:3

**Président**

Démission du sénateur MacDonald, 11:6,55

**Motions et conventions**

Autorisation de convoquer des séances à huis clos, au besoin; convenu, 1:4,6-7

Autorisation de faire rapport des dépenses de la 2<sup>e</sup> session de la 34<sup>e</sup> législature conformément à l'article 84 du Règlement, 1:4,8

Autorisation de présenter une motion au Sénat afin d'examiner le rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux et d'autres questions relatives aux transports et à en faire rapport au plus tard le 30 septembre 1993, 29:5

Autorisation de tenir des réunions pour entendre des témoignages et d'en permettre la publication sans quorum conformément à l'article 90 du Règlement; convenu, 1:4,6

Élection du sénateur MacDonald, 1:4,8

Élection du sénateur Oliver, 11:6,55-6

Sénateur Graham occupe le fauteuil, 8:5,25-6

Supervision du personnel de recherche dans la préparation d'études, d'analyses et de résumés, convenu, 1:4,8

Président suppléant, motion, élection du sénateur Forreastall; convenu, 1:4,6

**Projet de loi C-5, motions et conventions**

Art. 1 à 25, 10:4,26

Rapport au Sénat, sans amendement; adoptée, 10:4,26

Titre, 10:4,26

Titre soit reporté, 10:4,26

**Projet de loi C-11, motions et conventions**

Art. 1 à 4; adoptée, 2:5,22

Projet de loi; adoptée avec dissidence, 2:5,22

Rapport au Sénat, sans amendement mais avec observations, 2:5-7,22

Titre; adoptée, 2:5,22

**Projet de loi C-14, motions et conventions**

Art. 1 à 11; adoptée, 1:5,17

Projet de loi; adoptée, 1:5,17

Rapport au Sénat, sans amendement; adoptée, 1:5,17; 2:6

Titre; adoptée, 1:5,17

**Projet de loi C-15**

Comité, réponses aux questions demandées par des membres, procédure, 3:44-8,54; 4:7,25,32-3

**Documents et comptes rendus**

Bilinguisme, 3:14,16-7

Disponibilité, 3:14-5,47

Ministre, comparution devant le Comité, 3:12-4; 4:12

**Motions et conventions**

Art. 1, titre abrégé; adoptée, 4:5,39

Art. 2; adoptée, 4:4,38

Art. 3; adoptée, 4:4,38

Art. 4 soit supprimé et remplacé; rejetée, 4:4-5,38-9

Art. 4; adoptée avec dissidence, 4:5,39

Art. 5; adoptée, 4:5

Art. 6; adoptée, 4:5

Art. 7; adoptée, 4:5

Rapport au Sénat, sans amendement; adoptée avec dissidence, 4:5,39

Réponses écrites aux questions posées par les membres du Comité quand elles seront reçues soient imprimées en annexe d'un procès-verbal futur; 3:5,45



- United Transportation Union (UTU)**  
 Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia  
 Position, 5:131-44  
 Submission (Exhibit TC-7), 6:5,32-3,52  
 Testimony, reference, 6:32-3
- United Transportation Union v. Central Western Railway Corp.**  
 ([1990] 3 SCR 1112), 5:41-2,44,84,108; 6:62-3; 7:101-2; 8:70-1; 28:30-3
- Unitel Communications Inc.**  
 Bill C-62, subject-matter  
 Position, 17:108-26; 21:49; 27:12-4,26,28-9  
 Recommendations, 17:112
- University of Manitoba, Winnipeg, Manitoba**  
 Draft remarks prepared by John Heads, Director, Transport Institute, (Exhibit TC-16), 6:5,52  
 Transport Institute, railways, report, 5:64,66
- Upshall, John, Chairman, Telemarketing Council, Canadian Direct Marketing Association**  
 Bill C-62, subject-matter, discussion, 17:101,106
- UTU**  
*See*  
 United Transportation Union
- Vallée, Marie, Research Officer and Telecommunications Spokesperson, Fédération nationale des associations de consommateurs du Québec**  
 Bill C-62, subject-matter  
 Discussion, 17:66-70,72-4  
 Statement, 17:61-6
- van Koughnett, Greg, Vice-President, Legal and Corporate Affairs, Stentor Telecom Policy Inc.**  
 Bill C-62, discussion, 35:50-1  
 Bill C-62, subject-matter, discussion, 19:71,75-7,97-9
- Vancouver, British Columbia**  
 International cruise touring, departure, 23:8-10,12,14-5,17,21-2  
 Railways, court decision, 5:149-50
- Vaughan, Greg, Project Leader, Northumberland Strait Crossing Project, Department of Public Works**  
 Bill C-110, discussion, 37:10-8,20-3,26
- VIA Rail**  
 Chandler-Gaspé line, closure, decision overturned, 5:39  
 Curves, gradients, influences, 5:34-5  
 Labour relations, rationalization, 5:146  
 Removal and collapse, 5:131  
 Impacts, 5:132,166; 6:21,44; 8:28,52-3,54,60-1,73  
 Responsibility, 7:74; 8:30  
 Restoration, request, 8:28-9,59,73,74  
 Speed limit, 9:44
- Vuillemot, Peter, Assistant General Manager, Atlantic Provinces Transportation Commission**  
 Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia, discussion, 6:58,64-8,70-1
- Transports et communications, Comité sénatorial permanent—*Suite***  
 Projet de loi C-15—*Suite*  
 Motions et conventions—*Suite*  
 Réponses écrites aux questions posées par les membres du Comité quand elles seront reçues soient imprimées en annexe d'un procès-verbal futur—*Suite*  
 Après débat et par consentement unanime, motion retirée, 3:5,48  
 Titre; adoptée, 4:5,39  
 Titre, art. 1 et titre abrégé soient différés, 4:4,38  
 Réunion du 23 octobre 1991, résumé des témoignages, 3:14-7  
 Témoins du gouvernement et du secteur privé, comparution ensemble, 3:12-3,15  
 Projet de loi C-33  
 Calendrier des travaux et témoins, 22:34-5; 24:31-2,37  
 Documents, disponibilité, 22:16  
 Motions et conventions  
 Art. 1 et titre, 26:5,7,16  
 Art. 2, 26:6  
 Art. 3, amendé et reporté à l'art. 8, 26:6,17-21  
 Art. 4, amendé, 26:6,21,26-9  
 Art. 5, 26:6,22  
 Art. 6, amendé, 26:22-5  
 Art. 7, 26:6,26  
 Art. 8, amendé, 26:6-7,26  
 Art. 9 à 31, 26:7,26,30  
 Étude article par article, 26:12  
 Rapport au Sénat, avec amendements, 26:7,30  
 Réunion à huis clos, 24:5,6,37; 25:5,71  
 Projet de loi C-45, motions et conventions  
 Annexe, 26:8,41  
 Art. 1 et titre, 26:8,41  
 Art. 2 à 47, 26:8,41  
 Rapport au Sénat, sans amendement, 26:8,41  
 Projet de loi C-62, motions et conventions  
 Comité, invite de nouveau le témoin d'ACTRA à comparaître; convenu avec dissidence, 35:5  
 Demande au greffier du Comité de faire parvenir le procès-verbal de la présente réunion au village de Gold River et la ville de Rossland, 36:4  
 Rapport au Sénat, sans amendement; convenu avec dissidence, 36:4-5,27  
 Projet de loi C-62, teneur  
 Motions et conventions  
 Comité, autorisation à Mme Sheila Finestone, députée, de poser des questions, 13:4,45  
 Comité réinvite le Tribunal de la concurrence du ministère des Consommateurs et des Sociétés à comparaître devant le Comité, 12:5,100-1  
 Rapport préliminaire au Sénat; adoptée, 26:5,11-2  
 Session d'information prévue, changement d'heure, 12:4,65  
 Réunion à huis clos, 13:23; 22:6  
 Témoins  
 Banques, 20:32  
 Bureau de la politique de concurrence, 12:100-1  
 Libre-échange, discussions, fonctionnaires, 13:43  
 Liste, 12:100-1; 27:6,47-58  
 Ministre des communications, 35:7-8  
 Ministre du Commerce extérieur, 13:41,43; 14:38  
 Québec, gouvernement, 17:70  
 Schultz, Richard, professeur, 13:40  
 Stentor, comparution comme témoin, date, 12:17,101  
 Projet de loi C-83, motion, rapport au Sénat, sans amendement, 31:6,52  
 Projet de loi C-88  
 Calendrier des travaux et témoins, 32:22-3

- Wall, Gerry, Vice-President, Telecommunications, Canadian Cable Television Association**  
 Bill C-62, subject-matter, discussion, 17:82-3
- Wasser, Bonnie, Program Manager, Canadian Direct Marketing Association**  
 Bill C-62, subject-matter, discussion, 17:101,103,105,107
- Watson, Robert, Chairman, Competitive Telecommunications Association**  
 Bill C-62, subject-matter  
 Discussion, 19:38-40,43-5,49-50  
 Statement, 19:28-31
- Watt, A. David, Director, Port Development, Canadian Coast Guard, Department of Transport**  
 Bill C-14, discussion, 1:13,15
- Wells, Andy, Former Prince Edward Island Deputy Minister of Transportation and Public Works**  
 Bill C-110  
 Discussion, 37:56  
 Statement, 37:34-8
- West Coast Oil Spills Recovery Establishment, 34:28**
- Western Grain Transportation Act (WGTA)**  
 Discussion, 5:66-7; 7:94,95,102,104
- Wetston, Howard, Director, Investigation and Research, Bureau of Competition Policy, Department of Consumer and Corporate Affairs**  
 Bill C-62, subject-matter  
 Discussion, 18:81-97  
 Statement, 18:77-81  
 Reference, 18:22-3
- WGTA**  
*See*  
 Western Grain Transportation Act
- Wheeliker, George, Co-chairman, CN Rail Task Force, Cape Breton Industrial Board of Trade; President, Sydney Harbour Ports**  
 Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia, discussion, 6:46-52
- White, Bob, Canadian Labour Congress**  
 Biographical notes, 5:157
- Wilson, Arthur G.**  
*Short Line Railways, Experience in the United States and Canada*, with John Head and Denver Tolliver, September 1990 (Exhibit TC-27), 5:64,66; 7:5,63
- Wilson, Chris, Director General, Road Safety and Motor Vehicle Regulation, Department of Transport**  
 Bill S-8  
 Discussion, 30:8  
 Statement, 30:6-7
- Wong, Edith, Vice-Chairman, Canadian Business Telecommunications Alliance**  
 Bill C-62, subject-matter, discussion, 14:21-2
- Transports et communications, Comité sénatorial permanent—*Suite***  
 Projet de loi C-88—*Suite*  
 Motions et conventions  
 Documents déposés, 31:6  
 Rapport au Sénat, sans amendement  
 Adoptée avec dissidence, 32:4-5,28  
 Débat, ajournement et reprise, 31:6,46-7; 32:4,27-8  
 Réunion à huis clos, 29:4,5  
 Projet de loi C-97, motion, rapport au Sénat, sans amendement, 31:6,52  
 Projet de loi C-110  
 Documents, disponibilité, 37:20-1  
 Motions et conventions  
 Documents déposés, 37:5,50-1  
 Rapport au Sénat, sans amendement, 37:5,58  
 Projet de loi C-121, motion, rapport au Sénat, sans amendement, 35:5,38-9  
 Projet de loi S-8, motion, amendements de la Chambre des communes, approbation et rapport au Sénat; adoptée, 30:4,8  
 Projet de loi S-11, motions et conventions  
 Art. 1, 23:5,47  
 Art. 2, 23:5,47  
 Art. 3, 23:5,47  
 Rapport au Sénat, sans amendements, 23:5,47  
 Titre, adoption, 23:5,47  
 Questions de privilège et appels au Règlement  
*Voir*  
 Questions de privilège et appels au Règlement  
 Rapports au Sénat  
*Voir*  
 Rapports au Sénat  
 Recommandations, 28:35-6  
 Dissidence, 28:36  
 Réunions à huis clos, 1:5,17  
 Séance d'organisation, 1:6-10; 2:8-9  
 Sous-comité du programme et de la procédure, motions  
 Invitations des témoins et établissement du calendrier des audiences, 1:6  
 Membres, 1:6; 2:4,8  
 Quorum, 2:4  
 Témoignage sur la protection du milieu marin, témoignage, 34:23  
 Vice-président  
 Démission du sénateur Davey, 14:5,73  
 Motions et conventions  
 Élection du sénateur Davey, 1:6,9-10; 2:4,8  
 Élection du sénateur Graham, 14:5,73
- Transports ferroviaires**  
*Voir*  
 Chemins de fer
- Transports maritimes**  
 Cabotage  
 Anticosti, ligne de démarcation, 22:13; 23:18,19; 25:16,26; 26:26-7  
 Définition, 25:16,46-7  
 Équipage, immigration, soumission, 22:14,20; 24:32-3; 25:8,12,13,28  
 Canadiens, 23:12-3,15-6; 24:8-9,11-2,24,29,31,33-7; 26:13,14,27-30  
 Autres pays, négociations, 25:17-8,18-21,68  
 Coûts, 23:17-20; 25:41-2,58-9  
 Qualifiés et formés, 24:23; 25:37,48,55  
 Étrangers, 25:69-71  
 Limite territoriale, 24:28,30  
 Permis temporaires, 24:29-31

- Wood, Tom, President, Local 100, Rail Division, National Automobile, Aerospace and Agricultural Implement Workers Union of Canada  
Inquiry into CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia, discussion, 5:153
- Wyllie, Michel, Commerce Officer, Regulatory Affairs Branch,  
Bureau of Competition Policy, Department of Consumer and Corporate Affairs  
Bill C-62, subject-matter, discussion, 18:84-5,93
- Young, John, Legal Counsel, Department of Transport  
Biographical notes, 31:48
- Yukon  
Hotel facilities, 23:9-10,22-3
- Zakreski, Ken, Acting Director, West Coast Oil Spills Recovery;  
Member, Save the Georgia Strait Alliance  
Testimony on marine environmental protection  
Discussion, 34:27-34  
Statement, 34:22-7
- Zimmerman, Gordon, Counsel, Borden & Elliot  
Bill C-88  
Discussion, 31:19-31; 32:25-7  
Letter to John Cassaday, 31:6,10  
Statement, 31:11-4  
Biographical notes, 31:9
- See page 119 for lists of appendices, documents tabled and witnesses.
- Transports maritimes—*Suite*  
Cabotage—*Suite*  
Ecales, disposition, 25:6-7,9-10,36-7,37-8,40-1  
États-Unis, comparaison, 22:16-8,28,29-31; 25:28-9  
Navires britanniques, droits préférentiels, révocation, 22:11,13,18,21-2  
Navires canadiens, disponibilité et convenance, 22:11,14,20-1; 23:31-3,35; 24:12; 25:23,24,29,30  
Coûts, effets, 23:24,25-6; 24:9; 25:41-2  
Industrie forestière, manque, 25:42-3  
Industrie pétrolière, manque, 24:9-11,15-6  
Registre de données centralisées, 25:14,32,63-4; 26:13-4,16-20  
Navires de croisière, 22:11,16,22-3; 23:35-6  
Convention internationale, contravention, 23:12  
Frais occasionnés, diversité, 23:11-2  
Passagers, transport d'un port américain à un autre, empêchement, 23:7-8,20-2  
Taxes, exemption, 23:15,16-7,23-4  
Navires de pêche, droits, exception, 24:9,16-8  
Permis, navires étrangers, dérogations, 22:11-2,12-3,13-4; 23:34  
Abus et pratiques injustes, 22:24-7; 24:9; 25:8-9,16,57-8,60  
Droits, exemption, 23:25; 24:26-8; 25:13-4  
Durée et renouvellement, 25:32-3,34-6,37,57-8  
Immatriculation ou pavillon, 22:19-20,22,27,32-3  
Objection étrangère, exemple, 24:12-4  
Période d'attente, 22:15,19; 23:25,27,28-34; 24:10,11,14,15,25-6; 25:11-2,14-5,17,23-5,27,29,32,33-4,40,44,45,48-51,53,56-7,59-60,67-8; 26:14-5,22-5  
Publicité, besoin, 25:64-6  
Urgence, dispositions, 23:35; 24:20-3; 25:7-8  
Pourcentages, 22:26; 23:34-5; 24:31,33,34  
Pouvoirs ministériels, 25:66-7,68-9  
*Voir aussi plus haut*  
Navires canadiens  
Chantiers, situation, 22:15-6,18-9,20,22; 24:16; 25:38-9  
Circulation maritime, contrôle, 34:26  
Bâtiments escorteurs, 34:14  
Garde côtière canadienne, responsabilité, 34:12  
Mesures préventives, 34:9-10  
Pilotes, augmentation, 34:14,17  
Zones interdites, 34:14,24  
Conventions internationales, conformité, 23:12; 25:12-3; 31:48-51; 35:21  
Convention internationale pour la sécurité des personnes en mer, 23:15,17; 24:32  
Marine marchande, viabilité, 23:17; 25:10-1,17,21-3,25-7,29-30,31,33,38,50,51-3,53-5,60-2  
Navires-citernes  
Battant pavillon canadien, 35:28  
Double coque, exigence, 34:11; 35:8  
Amendes et sanctions, 34:9,17,20-1,29; 35:22-3,29,36,38  
Défaillance et explosion, 35:33,34  
Échéancier, 35:31-2  
Finlande, utilité, 34:7,8-9  
Stabilité, 34:11; 35:32,33-4  
Tonnage limite, 35:26-7  
Inspections, 34:10  
Fréquence, 34:28-9; 35:9  
Navires étrangers, 25:13; 34:12-3,20; 35:9,34-5  
Monocoque, élimination, 34:21; 35:8-9  
Sécurité, normes canadiennes, rencontre, 35:28  
Vie, durée, 34:21  
Sauvetage, opérations  
Entente canado-américaine, 22:31-2  
Normes internationales, disposition, 35:13



**Transports maritimes—Suite**

Sécurité, normes internationales, 25:12-3  
Personnes en mer, SOLAS, 23:15,16,17; 24:32

**Transports nationaux, Loi de 1987 (LTN)**

Discussion, 5:36,39,45,50-1,55-8,72-3,76,84,136,160; 6:12,60,65,67,69-70; 9:38-9; 11:36  
Art. 3(d) - Politique nationale des transports, 5:106-7; 28:34-5  
Art. 8(3) - Pouvoirs des vice-présidents, 6:57  
Art. 157 - Lignes de chemin de fer, définitions, 28:15  
Art. 158 - Cession de lignes de chemin de fer sans abandon, 5:37,40-1,43,51,87; 7:67,70-1; 9:33,36-7; 11:37,47-8; 28:14  
Art. 159 - Demandes d'abandon d'exploitation de lignes de chemin de fer, 8:71  
Art. 165 - Abandon, 7:76  
Art. 166 - Intérêt public, 28:15  
Art. 167 - Critères, 5:41  
Art. 178 - Subventions d'exploitation d'embranchements, 9:33; 28:14-5  
Art. 179 - Ajustement, 9:33  
Examen, 5:48-50,57-8,74; 7:72; 8:45,69-70  
Provinces, participation, 5:56; 9:38-40,48-50; 11:26,43  
Loi constitutionnelle, comparaison, 5:29  
Portée, orientation gouvernementale, 5:150-1,155-6  
Souplesse, 7:71-2

**Travailleurs unis des transports**

Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse  
Mémoire (pièce TC-7), 5:140; 6:5,32-3,52  
Position, 5:131-44  
Témoignage, référence, 6:32-3

**Travailleurs unis des transports c. Central Western Railway Corp.**

([1990] 3 RCS 1112), 5:41-2,44,84,108; 6:62-3; 7:101-2; 8:70-1; 28:30-3

**Tribunal de l'aviation civile**

Rôle, 10:15,19-20

**Truro-Sydney, ligne**

Voir

Ligne Truro-Sydney, Nouvelle-Écosse

**Turner, Michael A.H., commissaire adjoint, Garde côtière canadienne, ministère des Transports**

Projet de loi C-14  
Discussion, 1:12-6  
Exposé, 1:10-2

**Union des municipalités de la Nouvelle-Écosse**

Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse, document (pièce TC-27) [i.e. TC-30], 8:5,80

**Unitel Communications Inc.**

Projet de loi C-62, teneur  
Position, 17:108-26; 21:49; 27:12-4,26,28-9  
Recommandations, 17:112

**University of Manitoba, Winnipeg, Manitoba**

Institut des transports, chemins de fer, rapport, 5:64,66  
Projet d'exposé rédigé par John Heads, directeur, Institut des transports, (pièce TC-16), 6:5,52

Upshall, John, président, Conseil du télémarketing, Association canadienne du marketing direct  
Projet de loi C-62, teneur, discussion, 17:101,106

Urgence, mesures, Loi  
Références, 27:23-4

Vallée, Marie, agente de recherche et porte-parole sur les télécommunications, Fédération nationale des associations de consommateurs du Québec  
Projet de loi C-62, teneur  
Discussion, 17:66-70,72-4  
Exposé, 17:61-6

van Koughnett, Greg, vice-président, Affaires publiques et institutionnelles, Stentor politiques publiques Télécom Inc.  
Projet de loi C-62, discussion, 35:50-1  
Projet de loi C-62, teneur, discussion, 19:71,75-7,97-9

Vancouver, Colombie-Britannique  
Chemins de fer, cour, décision, 5:149-50  
Croisières touristiques, départ, 23:8-10,12,14-5,17,21-2

Vaughan, Greg, chef du projet, Projet de raccordement dans le détroit de Northumberland, ministère des Travaux publics  
Projet de loi C-110, discussion, 37:10-8,20-3,26

Véhicules et équipements automobiles  
Automobiles  
Polluants, émission, stabilisation, 5:91-2  
Transport, itinéraire, 5:26-7  
Importations, sécurité et normes, exigences, 30:6-7

VIA Rail  
Abandon ou effondrement, 5:131  
Effets, 5:132,166; 6:21,44; 8:28,52-3,54,60-1,73  
Responsabilité, 7:74; 8:30  
Ligne Chandler-Gaspé, fermeture, décision renversée, 5:39  
Relations de travail, rationalisation, 5:146  
Rétablissement, demande, 8:28-9,59,73,74  
Virages, pentes, influence, 5:34-5  
Vitesse, limite, 9:44

Vuillemot, Peter, directeur général-adjoint, Commission des transports des provinces de l'Atlantique  
Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse, discussion, 6:58,64-8, 70-1

Wall, Gerry, vice-président, Association canadienne de télévision par câble  
Projet de loi C-62, teneur, discussion, 17:82-3

Wasser, Bonnie, directrice des programmes, Association canadienne du marketing direct  
Projet de loi C-62, teneur, discussion, 17:101,103,105,107

Watson, Robert, président, Competitive Telecommunications Association  
Projet de loi C-62, teneur  
Discussion, 19:38-40,43-5,49-50  
Exposé, 19:28-31

Watt, A. David, directeur, Aménagement portuaire, Garde côtière canadienne, ministère des Transports  
Projet de loi C-14, discussion, 1:13,15

Wells, Andy, ancien sous-ministre, Transports et Travaux publics,  
Île-du-Prince-Édouard  
Projet de loi C-110  
Discussion, 37:56  
Exposé, 37:34-8

West Coast Oil Spills Recovery  
Création, 34:28

Wetston, Howard, directeur, Enquêtes et recherches, Bureau de la  
politique de concurrence, ministère des Consommateurs et des  
Sociétés  
Projet de loi C-62, teneur  
Discussion, 18:81-97  
Exposé, 18:77-81  
Référence, 18:22-3

Wheeliker, George, coprésident, CN Rail Task Force, Cape Breton  
Industrial Board of Trade; président, Sydney Harbour Ports  
Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale  
reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse, discussion, 6:46-52

White, Bob, Congrès du travail du Canada  
Notes biographiques, 5:157

Wilson, Arthur G.  
*Short Line Railways, Experience in the United States and Canada*,  
avec John Heads et Denver Tolliver, septembre 1990 (pièce  
TC-27), 5:64,66; 7:5,63

Wilson, Chris, directeur général, Direction de la sécurité routière  
et de la réglementation automobile, ministère des Transports  
Projet de loi S-8  
Discussion, 30:8  
Exposé, 30:6-7

Wong, Edith, vice-présidente, Alliance canadienne des  
télécommunications de l'entreprise  
Projet de loi C-62, teneur, discussion, 14:21-2

Wood, Tom, président, Section locale 100, Division des chemins de  
fer, Syndicat national des travailleurs et travailleuses de  
l'automobile, de l'aérospatiale et de l'outillage agricole du Canada  
Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale  
reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse, discussion, 5:153

Wyllie, Michel, agent de commerce, Direction des affaires  
réglementées, Bureau de la politique de concurrence, ministère  
des Consommateurs et des Sociétés  
Projet de loi C-62, teneur, discussion, 18:84-5,93

Young, John, conseiller juridique, ministère des Transports  
Notes biographiques, 31:48

Yukon  
Installation hôtelière, 23:9-10,22-3

Zakreski, Ken, directeur Intérimaire, West Coast Oil Spills Recovery;  
membre, Save the Georgia Strait Alliance  
Témoignage sur la protection du milieu marin  
Discussion, 34:27-34  
Exposé, 34:22-7



Zimmerman, Gordon, avocat, Borden & Elliot  
Notes biographiques, 31:9  
Projet de loi C-88  
Discussion, 31:19-31; 32:25-7  
Exposé, 31:11-4  
Lettre adressée à John Cassaday, 31:6,10

*Voir pages suivantes pour listes d'annexes, de documents déposés et de témoins.*

## Appendices

- TC-1 --Letter from Serge A. Cantin, General Solicitor, Canadian National to David Johansen with regards to the use of declaratory power, 6A:1-5
- TC-2 --Testimony of Joseph H. Dettmar, Deputy Director (Rail), Office of Proceedings, Interstate Commerce Commission, 7A:1-10
- TC-3 --Testimony of Paul S. Dempsey on behalf of the Brotherhood of Maintenance of Way Employees, 7A:22-78
- TC-4 --Joint Statement of Robert L. Banks and Charles H. Banks, 7A:131-150
- TC-5 --*A Perspective on Short Line Railways in Canada*: a paper to be presented by John Heads, Director, Transport Institute, University of Manitoba, 7A:182-9
- TC-6 --Written Submission by Cando Contracting Ltd. for presentation by Gordon Peters on February 13, 1992, 7A:197-202
- TC-7 --Presentation [by] Thomas Payne, President and Chief Operating Officer representing Central Western Railway Corporation, 7A:210-224
- TC-8 --Testimony of Anacostia and Pacific Company Inc. presented by R. Lawrence McCaffrey, Managing Director, February 23, 1992, 7A:240-262
- TC-9 --Testimony of Bruce M. Flohr, President, RailTex Service Company Inc., 7A:284-291
- TC-10--*Shortline and Regional Railroads Opportunities for Regional Development*, remarks by John H. Marino, President, Huron Transportation Group Inc. on behalf of the Nova Scotia Railway, 7A:303-325

## Documents Tabled

- Antigonish, Nova Scotia, submissions (Exhibit TC-18), 6:5,52  
(Exhibit TC-28), 8:5,80
- Atlantic Canada Opportunities Agency and Enterprise Cape Breton Corporation, submission (Exhibit TC-10), 6:5,52
- Atlantic Provinces Transportation Commission, submission (Exhibit TC-15), 6:5,52; 23:24-5,26
- Brotherhood of Maintenance of Way Employees, submission (Exhibit TC-6), 6:5,52
- Canadian Bar Association and the Patent and Trademark Institute of Canada, Joint Copyright Legislation Committee, brief concerning a white paper on copyright revision, 31:6,30
- Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers, submission, (Exhibit TC-31), 8:5,80
- Canadian National News, *Three Candidates selected for Truro/Sydney Line*, press release (Exhibit TC-21), 6:5,52
- Canadian National Railways, Atlantic Region, supplementary information pertaining to proposed Sale of Rail Line, (Exhibit TC-1), 6:5,52
- Cando Contracting Ltd, submission (Exhibit TC-17), 6:5,52
- Cantin, Serge A., General Solicitor, CN, comments on Rand H. Matheson's, document (Exhibit TC-24), 6:6,52
- Cape Breton Development Corporation, submission (Exhibit TC-13), 6:5,52
- Cape Breton Industrial Board of Trade, submission (Exhibit TC-14), 6:5,52
- Chisholm, Robert, MLA (Halifax Atlantic), Nova Scotia New Democratic Party, submission (Exhibit TC-4), 6:5,52
- CP Rail, letter to the Hon. Finlay MacDonald (Exhibit TC-26), 6:6,52
- CTV Television Network Ltd., discussion outline, 31:6
- Heads, John, Director, Transport Institute, University of Manitoba, draft remarks (Exhibit TC-16), 6:5,52

## Annexes

- TC-1 --Lettre de Serge A. Cantin, solliciteur général, Canadien National, à David Johansen au sujet de l'utilisation du pouvoir déclaratoire, 6A:1-5
- TC-2 --Témoignage de Joseph H. Dettmar, directeur associé, Chemins de fer, Bureau des procédures, Interstate Commerce Commission, 7A:11-21
- TC-3 --Témoignage de Paul S. Dempsey au nom de la Fraternité des préposés à l'entretien des voies, 7A:79-130
- TC-4 --Exposé conjoint de Robert L. Banks et Charles H. Banks, 7A:151-181
- TC-5 --*Aperçu des chemins de fer secondaires au Canada*, document présenté par John Heads, directeur, Institut des transports, Université du Manitoba, 7A:190-6
- TC-6 --Mémoire de Cando Contracting Ltd., présenté par Gordon Peters le 13 février 1992, 7A:203-9
- TC-7 --Exposé fait par Thomas Payne, président et chef d'exploitation, Central Western Railway Corporation, 7A:225-239
- TC-8 --Témoignage de R. Lawrence McCaffrey, directeur, au nom de l'Anacostia and Pacific Company Inc., le 13 février 1992, 7A:263-283
- TC-9 --Témoignage de Bruce M. Flohr, président, RailTex Service Company Inc., 7A:292-302
- TC-10--*Chemins de fer locaux et régionaux, possibilités de développement régional*, intervention de John H. Marino, président, Huron Transportation Group Inc., au nom de Nova Scotia Railway, 7A:326-339

## Documents déposés

- Agence de promotion économique du Canada Atlantique et l'Entreprise Cape Breton Corporation [i.e. Société d'expansion du Cap-Breton], mémoire (pièce TC-10), 6:5,52
- Antigonish, Nouvelle-Écosse, mémoires (Pièce TC-18), 6:5,52  
(Pièce TC-25) [i.e. TC-28], 8:5,80
- Association du Barreau canadien et l'Institut canadien des brevets et marques, Comité conjoint de la législation du droit d'auteur, mémoire relatif à un livre blanc sur la réforme du droit d'auteur, 31:6,30
- Bibliothèque du Parlement, aperçu historique concernant la décision par le CN de vendre la ligne de chemin de fer entre Truro et Sydney, Nouvelle-Écosse (pièce TC-23), 6:5,52
- Canadian National News, *Trois candidats choisis pour la ligne Truro/Sydney*, communiqué de presse (pièce TC-21), 6:5,52
- Cando Contracting Ltd, mémoire (pièce TC-17), 6:5,52
- Cantin, Serge A., solliciteur général, CN, commentaires sur le document de Rand H. Matheson (pièce TC-25), 6:6,52
- Chambre de commerce industrielle du Cap-Breton, mémoire (pièce TC-14), 6:5,52
- Chemins de fer Canadien National, région de l'Atlantique, renseignements supplémentaires relatifs à la vente proposée d'une ligne de chemin de fer (pièce TC-1), 6:5,52
- Chisholm, Robert, MAL (Halifax Atlantique), Parti néodémocrate de la Nouvelle-Écosse, mémoire (pièce TC-4), 6:5,52
- Commission des transports des provinces de l'Atlantique, mémoire (pièce TC-15), 6:5,52; 23:24-5,26
- Communiqué de presse, 13 janvier 1992, Ottawa (pièce TC-20), 6:5,52
- CP Rail, lettre à l'honorable Finlay MacDonald (pièce TC-26), 6:6,52
- Exposé aux audiences du Sénat concernant le maintien de la voie du CN Rail reliant Sydney à Truro (pièce TC-26) [i.e. TC-29], 8:5,80
- Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers, document (pièce TC-28) [i.e. TC-31], 8:5,80

## Documents Tabled—Cont'd

- Horodyski, S.A., National Representative of the National Automobile, Aerospace and Agricultural Implement Workers Union of Canada (CAW-Canada), letter to the Hon. Jean Corbeil, Minister of Transport (Exhibit TC-9), 6:5,52
- Hughes, Roger T. of Sim, Hughes, Dimock letter to John Cassaday, 31:6
- Library of Parliament, historical overview prompted by the decision of CN to sell the Railway Line between Truro and Sydney, Nova Scotia (Exhibit TC-23), 6:5,52
- Lorraine, Edward F., MLA (Colchester North), Nova Scotia Liberal Caucus of Nova Scotia, presentation (Exhibit TC-5), 6:5,52
- MacDonald, Manning, Mayor of the City of Sydney, letters (Exhibit TC-33), 11:5
- Matheson, Rand, report commissioned by the Committee on the proposed sale by CN of the former Intercolonial Railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia (Exhibit TC-22), 6:5,52
- McLeod, Malcolm E. of Patent and Trademark Institute of Canada, letter to Adam Ostry, 31:6
- National Automobile, Aerospace and Agricultural Implement Workers Union of Canada (CAW-Canada), submission (Exhibit TC-8), 6:5,52
- National Transportation Agency of Canada, *Creation of Short Line or Regional Railways by Conveyance of rail Lines from National Carriers to Any Other Company*, submission (Exhibit TC-2), 6:5,52
- 1982-1991 *Ferry Tolls if federal subsidy had been indexed to inflation*, 37:5,50-1
- 1993 *Pro format operating statement*, 37:5,50-1
- Port Hawkesbury, Nova Scotia, submissions (Exhibit TC-19), 6:5,52 (Exhibit TC-32), 8:5,80
- Presentation to Senate Hearings on the Retention of CN Rail Sydney to Truro (Exhibit TC-29), 8:5,80
- Press Release, Ottawa, January 13, 1992 (Exhibit TC-20), 6:5,52
- Price, W.M., *The Condition of the Canadian National Railway Lines between Truro and Sydney, Nova Scotia*, report commissioned by the Committee (Exhibit TC-25), 6:6,52
- Stora Forest Industries Limited, submission (Exhibit TC-11), 6:5,52
- Streach, Hon. Ken, Minister of Transportation and Communications of the Province of Nova Scotia, submission (Exhibit TC-3), 6:5,52
- Sydney Steel Corporation, submission (Exhibit TC-12), 6:5,52; 23:32
- Union of Nova Scotia Municipalities, submission (Exhibit TC-30), 8:5,80
- United Transportation Union, submission (Exhibit TC-7), 6:5,52
- Wilson, Arthur G., with John Heads and Denver Tolliver, *Short Line Railways: Experience in the United States and Canada*, September 1990 (Exhibit TC-27), 7:5,63
- Zimmerman, Gordon J. of Borden & Elliot, letter to John Cassaday, 31:6

## Witnesses

- Adams, Michael, President, Environics Research Group; Canadian Association of Marketing Research Organizations; Professional Marketing Research Society
- Ansdell, Arthur A., Director, Information Systems, TransAlta Utilities Corporation
- Armitage, Ramsay, General Manager, Atlantic Provinces Transportation Commission
- Auger, Jacques, President and Chief Executive Officer, Aéroports de Montréal

## Documents déposés—Suite

- Fraternité des préposés à l'entretien des voies, mémoire (pièce TC-6), 6:5,52
- Heads, John, directeur, Institut des transports, Université du Manitoba, projet d'exposé (pièce TC-16), 6:5,52
- Horodyski, S.A., représentant national du Syndicat national des travailleurs et travailleuses de l'automobile, de l'aérospatiale et de l'outillage agricole du Canada (TCA-Canada), lettre à l'honorable Jean Corbeil, ministre des Transports (pièce TC-9), 6:5,52
- Hughes, Roger T. de Sim, Hughes, Dimock, lettre adressée à John Cassaday, 31:6
- Lorraine, Edward F., MAL (Colchester-Nord), caucus libéral de la Nouvelle-Écosse, mémoire (pièce TC-5), 6:5,52
- MacDonald, Manning, maire de la ville de Sydney, lettres (pièce TC-33), 11:5
- Matheson, Rand, rapport commandé par le Comité sur le projet de vente par le CN de l'ancienne ligne ferroviaire intercoloniale entre Truro et Sydney, Nouvelle-Écosse (pièce TC-22), 6:5,52
- McLeod, Malcolm E., Institut canadien des brevets et marques, lettre adressée à Adam Ostry, 31:6
- 1982-1991 *Ferry Tolls if federal subsidy had been indexed to inflation*, 37:5,50-1
- 1993 *Pro format operating statement*, 37:5,50-1
- Office national des transports du Canada, mémoire sur la création d'une ligne secondaire ou régionale par la vente de voies ferroviaires des transporteurs nationaux à toute autre entreprise (pièce TC-2), 6:5,52
- Port Hawkesbury, Nouvelle-Écosse, mémoires (Pièce TC-19), 6:5,52 (Pièce TC-29) [i.e. TC-32], 8:5,80
- Price, W.M., *L'état des lignes du Canadien National entre Truro et Sydney, Nouvelle-Écosse*, rapport commandé par le Comité (pièce TC-25), 6:6,52
- Réseau de télévision CTV Ltée, plan de travail, 31:6
- Société d'expansion [i.e. de développement] du Cap-Breton, mémoire (pièce TC-13), 6:5,52
- Stora Forest Industries Limited, soumission (pièce TC-11), 6:5,52
- Streach, honorable Ken, ministre des Transports et des Communications de la province de la Nouvelle-Écosse, mémoire (pièce TC-3), 6:5,52
- Sydney Steel Corporation, mémoire (pièce TC-12), 6:5,52; 23:32
- Syndicat national des travailleurs et travailleuses de l'automobile, de l'aérospatiale et de l'outillage agricole du Canada (TCA-Canada), mémoire (pièce TC-8), 6:5,52
- Travailleurs unis des transports, mémoire (pièce TC-7), 6:5,52
- Union des municipalités de la Nouvelle-Écosse, document, (pièce TC-27) [i.e. TC-30], 8:5,80
- Wilson, Arthur G., avec John Heads et Denver Tolliver, *Short Line Railways: Experience in the United States and Canada*, septembre 1990 (pièce TC-27), 7:5,63
- Zimmerman, Gordon J., Borden & Elliot, lettre adressée à John Cassaday 31:6

## Témoins

- Adams, Michael, président, Environics Research Group; Canadian Association of Marketing Research Organizations; Association professionnelle de recherche en marketing
- Ansdell, Arthur A., directeur, Systèmes d'information, TransAlta Utilities Corporation
- Armitage, Ramsay, directeur général, Commission des transports des provinces de l'Atlantique
- Auger, Jacques, président et chef de la direction, Aéroports de Montréal
- Banks, Charles H., Robert L. Banks and Associates Inc.



**Witnesses—Cont'd**

- Banks, Charles H., Robert L. Banks and Associates Inc.
- Bates, Patrick J., Vice-President, Commercial Relations, Atlantic Canada Opportunity Agency
- Beatty, Hon. Perrin, Minister of Communications
- Bennett, Ron. A., Canadian Legislative Director, United Transportation Union
- Bergeron, Albert, Director of Economics and Financial Planning, Atlantic Region, CN Rail
- Binder, Michael, Senior Assistant to the Deputy Minister, Department of Communications
- Blackwell, Marv, Vice-President, Atlantic Region, CN Rail
- Boron, Bob, Legal Counsel, Call-Net Telecommunications Ltd.
- Boutilier, Ernest A. President and Chief Executive Officer, Cape Breton Development Corporation
- Bouvet, Danielle, Director, Economic and Copyright Policy, Department of Communications
- Bowie, Bruce, Director, Marine Policy, Department of Transport
- Braden, Don, Executive Director, Canadian Satellite Users Association; Executive Director, BB&C Association Management Services; Canadian Association of Marketing Research Organizations and the Professional Marketing Research Society; Executive Director, Competitive Telecommunications Association
- Bradford, Meriel, Assistant Chief Negotiator, Office of North American Free Trade Negotiations - Services, Department of External Affairs and International Trade
- Brander-Smith, David, Former Chairman, Public Review Panel on Tanker Safety and Marine Spills Response Capability
- Brennan, Martin, Associate Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination, Department of Transport
- Brennan, Robert A., President, Resource Marketing Associates Inc.
- Buchan, Robert, Counsel, Johnston & Buchan; Rogers Communications Inc.
- Cameron, Allan D., Councillor, Antigonish, Nova Scotia
- Canfield, Brian A., President and Chief Executive Officer, British Columbia Telephone Company; Stentor Telecom Policy Inc.
- Cantin, Serge A., General Solicitor, CN Rail
- Caron, Michel, Program Officer, Programs and Special Projects, Department of Transport
- Carter, Robin, Counsel, Admiralty and Maritime Law, Department of Transport
- Cassaday, John, President and Chief Executive Officer, CTV Television Network Ltd.
- Chisholm, Almon J., Mayor, Port Hawkesbury, Nova Scotia
- Chisholm, Kay, Deputy Mayor, Antigonish, Nova Scotia
- Chisholm, Robert, MLA (Halifax Atlantic), New Democratic Party Caucus of Nova Scotia
- Coffin, Jack (J.D.), Director of Commercial Services, Sydney Steel Corporation
- Collins, Kevin, Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers
- Corbeil, Hon. Jean, Minister of Transport
- Cornell, Susan, Vice-President, Regulatory, Corporate and Native Affairs, Canadian Satellite Communications Inc.
- Côté, Antoine, Senior Advisor, Marine Policy, Department of Transport
- Côté-O'Hara, Jocelyne, President and Chief Executive Officer, Stentor Telecom Policy Inc.
- Cousineau, François, Society of Composers, Authors and Music Publishers of Canada
- Crawley, Alexander (Sandy), President, Alliance of Canadian Cinema, Television and Radio Artists
- Creery, John, Lawyer, Holland America; Princess Tours
- Crow, Robert E., Director of Research, Information Technology Association of Canada

**Témoins—Suite**

- Bates, Patrick J., vice-président, relations commerciales, Agence de promotion économique du Canada atlantique
- Beatty, honorable Perrin, ministre des Communications
- Bennett, Ron A., directeur législatif canadien, Travailleurs unis des transports
- Bergeron, Albert, directeur, Planification économique et financière, Région de l'Atlantique, CN Rail
- Binder, Michael, adjoint principal au sous-ministre, ministère des Communications
- Blackwell, Marv, vice-président, région de l'Atlantique, CN Rail
- Boron, Bob, conseiller juridique, Call-Net Telecommunications Ltd.
- Boutilier, Ernest A., président-directeur général, Société de développement du Cap-Breton
- Bouvet, Danielle, directrice, Politiques économiques et droit d'auteur, ministère des Communications
- Bowie, Bruce, directeur, Politique maritime, ministère des Transports
- Braden, Don, directeur général, Association canadienne des utilisateurs de satellites; directeur exécutif, BB&C Association Management Services; Canadian Association of Marketing Research Organizations et l'Association professionnelle de recherche en marketing; directeur exécutif, Competitive Telecommunications Association
- Bradford, Meriel, négociateur en chef adjoint, Bureau des négociations sur le libre-échange nord-américain - Services, ministère des Affaires extérieures et du commerce extérieur
- Brander-Smith, David, ancien président, Comité d'examen public des systèmes de sécurité des navires-citernes et de la capacité d'intervention en cas de déversements en milieu marin
- Brennan, Martin, sous-ministre adjoint associé, Politiques et coordination, ministère des Transports
- Brennan, Robert A., président, Resource Marketing Associates Inc.
- Buchan, Robert, conseiller juridique, Johnston & Buchan; Rogers Communications Inc.
- Cameron, Allan D., conseiller, Antigonish, Nouvelle-Écosse
- Canfield, Brian A., président et chef de la direction, British Columbia Telephone Company; Stentor politiques publiques Télécom Inc.
- Cantin, Serge A., conseiller juridique principal, CN Rail
- Caron, Michel, agent de programme, Programmes et projets spéciaux, ministère des Transports
- Carter, Robin, conseiller juridique, Section de l'Amirauté et du droit maritime, ministère des Transports
- Cassaday, John, président et chef de la direction, Réseau de télévision CTV Ltée
- Chisholm, Almon J., maire, Port Hawkesbury, Nouvelle-Écosse
- Chisholm, Kay, adjoint au maire, Antigonish, Nouvelle-Écosse
- Chisholm, Robert, député (Halifax Atlantique), Caucus du Nouveau Parti Démocratique de la Nouvelle-Écosse
- Coffin, Jack (J.D.), directeur, Relations commerciales, Sydney Steel Corporation
- Collins, Kevin, Fraternité canadienne des cheminots, Employés des transports et autres ouvriers
- Corbeil, honorable Jean, ministre des Transports
- Cornell, Susan, vice-présidente, Réglementation, Affaires autochtones et générales, Canadian Satellite Communications Inc.
- Côté, Antoine, conseiller principal, Politiques et programmes maritimes, ministère des Transports
- Côté-O'Hara, Jocelyne, présidente et directrice générale, Stentor politiques publiques Télécom Inc.
- Cousineau, François, Société canadienne des auteurs, compositeurs et éditeurs de musique
- Crawley, Alexander (Sandy), président, Alliance of Canadian Cinema, Television and Radio Artists

**Witnesses—Cont'd**

- Culham, Tom, Vice-President, Transportation, Council of Forest Industries of British Columbia
- D'Amour, Thérèse, Co-owner of a tourist attraction, Prince Edward Island
- Deacon, Donald M., Past Chairman, Atlantic Provinces Economic Council; Former Member, Atlantic Canada Opportunities Agency
- Dempsey, Paul S., Brotherhood of Maintenance of Way Employees
- Desjardins-Chase, Micheline, Assistant Deputy Minister, Department of Transport
- Dettmar, Joseph H., Deputy Director, Rail Section, Office of Proceedings, Interstate Commerce Commission
- Evans, Reg, Assistant Deputy Minister, Department of Public Works
- Farquhar, Michael, Deputy Executive Director, Airport Transfer Task Force, Department of Transport
- Feaver, Charles, Senior Policy Advisor, Manitoba Telecommunications Policy Office, Government of Manitoba
- Fierheller, George A., Chairman and Chief Executive Officer, Rogers Cantel Mobile Communications Inc.
- Flohr, Bruce, Chairman, Railtex
- Fox, Roberta J., Hewlett-Packard (Canada) Ltd.; Information Technology Association of Canada
- Frank, Chris, Manager, Regulatory and Governmental Affairs, Telesat Canada
- Fuchs, John J., Executive Director, Council of Maritime Affairs
- Gardiner, David, Chairman, Canadian Lake Carriers Association; Canadian Lake Bulk Carriers
- Gauthier, Marc A.M., Legal Counsel, Department of Transport
- Gilfoy, Tim, Director, Engineering Services, Enterprise Cape Breton Corporation
- Gilhooly, Elizabeth, General Counsel, Legal Services, Department of Communications
- Girroi, Robert, Councillor, Antigonish, Nova Scotia
- Goldbloom, Victor C., Commissioner of Official Languages
- Gralewicz, Roman, President, Seafarers' International Union of Canada
- Greene, Moya, Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination, Department of Transport
- Greenhill, Dave, Foreign Workers Policy, Employment and Immigration Commission
- Gustavson, John, President, Canadian Direct Marketing Association
- Hall, Thomas R., President and General Manager, Stora Forest Industries Limited
- Hanafin, Joseph, National Representative (Communications), Communications and Electrical Workers of Canada; Canadian Labour Congress
- Hads, John, Director, Transport Institute, University of Manitoba
- Heckman, G.R. (Gerry), Vice-President, Technology Planning & Development, Royal Bank of Canada
- Hervieux-Payette, Céline, Vice-President, Legal and Regulatory Affairs, Fonorola Inc.
- Hiebert, Rod, President, Telecommunications Workers Union
- Hill, Jeremy, Legal Counsel, Department of Transport
- Hoey, Eamon D., Hoey Associates Telecommunications Consulting Services Inc.; TransAlta Utilities Corporation
- Horhota, George, President, Canadian Business Telecommunications Alliance
- Horodyski, Stan A., National Representative, National Automobile, Aerospace and Agricultural Implement Workers Union of Canada
- Housch, G.D., Vice-President, Brotherhood of Maintenance of Way Employees
- Hynna, Y.A. George, Gowling, Strathy & Henderson
- Janisch, Hudson, Professor, Faculty of Law, University of Toronto (Personal presentation); Counsel to the Committee

**Témoins—Suite**

- Creery, John, avocat, Holland America; Princess Tours
- Crow, Robert E., directeur de la recherche, Association canadienne de la technologie de l'information
- Culham, Tom, vice-président, Transports, Conseil des industries forestières de la Colombie-Britannique
- D'Amour, Thérèse, co-propriétaire d'un attrait touristique, Île-du-Prince-Édouard
- Deacon, Donald M., ancien président, Atlantic Provinces Economic Council; ancien membre, Agence de promotion économique du Canada Atlantique
- Dempsey, Paul S., Fraternité des préposés à l'entretien des voies
- Desjardins-Chase, Micheline, sous-ministre adjoint, ministère des Transports
- Dettmar, Joseph H., directeur associé, Section des chemins de fer, Bureau des procédures, Interstate Commerce Commission
- Evans, Reg, sous-ministre adjoint, ministère des Travaux publics
- Farquhar, Michael, directeur exécutif adjoint, Groupe de travail sur la cession des aéroports, ministère des Transports
- Feaver, Charles, conseiller principal en matière de politiques, Bureau de la politique sur les télécommunications du Manitoba, gouvernement du Manitoba
- Fierheller, George A., président et directeur général, Rogers Cantel Mobile Communications Inc.
- Flohr, Bruce, président, Railtex
- Fox, Roberta J., Hewlett-Packard (Canada) Ltd.; Association canadienne de la technologie de l'information
- Frank, Chris, directeur, Affaires réglementaires et gouvernementales, Télésat Canada
- Fuchs, John J., directeur exécutif, Conseil des affaires maritimes
- Gardiner, David, président, Association canadienne des armateurs des Grands Lacs; Canadian Lake Bulk Carriers
- Gauthier, Marc A.M., conseiller juridique, ministère des Transports
- Gilfoy, Tim, directeur, Service d'ingénierie, Société d'expansion du Cap-Breton
- Gilhooly, Elizabeth, avocat général, services juridiques, ministère des Communications
- Girroi, Robert, conseiller, Antigonish, Nouvelle-Écosse
- Goldbloom, Victor C., commissaire aux langues officielles
- Gralewicz, Roman, président, Syndicat international des marins canadiens
- Greene, Moya, sous-ministre adjoint, Politiques et coordination, ministère des Transports
- Greenhill, Dave, Politique des travailleurs étrangers, Commission de l'emploi et de l'immigration
- Gustavson, John, président, Association canadienne du marketing direct
- Hall, Thomas R., président et directeur général, Stora Forest Industries Limited
- Hanafin, Joseph, représentant national (Communications), Syndicat des travailleurs et travailleuses en communication et en électricité du Canada; Congrès du travail du Canada
- Hads, John, directeur, Institut des transports, Université du Manitoba
- Heckman, G.R. (Gerry), vice-président, Planification et développement de la technologie, Banque Royale du Canada
- Hervieux-Payette, Céline, vice-présidente, Réglementation et affaires juridiques, Fonorola Inc.
- Hiebert, Rod, président, Telecommunications Workers Union
- Hill, Jeremy, conseiller juridique, ministère des Transports
- Hoey, Eamon D., Hoey Associates Telecommunications Consulting Services Inc.; TransAlta Utilities Corporation
- Horhota, George, président, Alliance canadienne des télécommunications de l'entreprise



## Witnesses—Cont'd

- Jones, Ralph D., Acting Director, Rail Freight Programs, Department of Transport
- Jurcina, Stephen, Local Chairman, National Automobile, Aerospace and Agricultural Implement Workers Union of Canada
- Katz, Leonard, Former Chairman, RadioComm Association of Canada
- Kedar, Michael, Chairman, Call-Net Telecommunications Ltd.
- Kincaid, James, National Representative, Communications and Electrical Workers of Canada
- Larkin, Jim, General Manager, Tourism Industry Association of P.E.I.
- Lawson, Philippa, Counsel, Public Interest Advocacy Centre; Representative, Consumers Fight Back Association
- Lind, Philip B., Vice-Chairman, Rogers Communications Inc.
- Lorraine, Edward, MLA (Colchester North), Transportation and Communication Critic, Nova Scotia Liberal Caucus
- Lowry, Don, President and Chief Operating Officer, Alberta Government Telephones; Stentor Telecom Policy Inc.
- Maavara, Gary, Vice-President, Public Affairs and Sports, CTV Television Network Ltd.
- MacDonald, Mairi S., Vice-Chair, Media and Communications Law Section, Canadian Bar Association
- MacDonald, Manning, Mayor, Sydney, Nova Scotia; Co-Chairman, Save the VIA Rail Committee
- MacDonnell, Jack, Manager, Internal Sales and Distribution, Stora Forest Industries Limited
- MacDougall, D.J., Director, Transportation Policy, Department of Transportation and Communications, Government of Nova Scotia
- MacEwen, Doug, Manager, Industry Structure Analysis, Telecommunications Policy Branch, Department of Communications
- MacKay, Hon. Elmer, Minister of Public Works
- MacKay, Leslie, Past Chairman, P.E.I. Land Use Committee; P.E.I. Potato Marketing Board; P.E.I. Potato Processing Council
- MacLauchlan, Harry, President, Island Petroleum Products Limited
- MacLean, Hon. J. Angus, Former Premier, Prince Edward Island
- MacLeod, Donald A., Spokesperson, Canadian Offshore Vessels Operators Association
- MacNeil, Brian R., Town Clerk and Treasurer, Antigonish, Nova Scotia
- MacRae, A.J., Legislative Representative, United Transportation Union
- Marino, John, Chairman, Huron Transportation Group Inc.
- Martin, Hon. Shirley, Minister of State (Transport)
- May, Jim, Chief, Immigration and Visitor Program, Department of Employment and Immigration
- Mazowita, Grant, Director, Legislation and Compliance, Department of Transport
- McCaffrey, Larry, Managing Director, Anacostia and Pacific Company Inc.
- McElman, Clyde, Director, Rail Policy and Programs Branch, Department of Transport
- McKnight, D.A., Peat Marwick Stevenson & Kellogg
- McManus, Jerome R., Manager, Network & Telecommunications Development, Technology Planning & Development, Royal Bank of Canada
- McNab, Elizabeth, Legal Counsel, Department of Transport
- Meldrum, John, Vice-President and Corporate Counsel, SaskTel
- Michaud, Claude, Vice-President and Director, Scotia McLeod Inc.
- Migle, Howie, Director General, Priorities and Strategies Directorate, Grains and Oilseeds Branch, Department of Agriculture
- Miller, George, President, Canadian Lake Carriers Association; Canadian Lake Bulk Carriers

## Témoins—Suite

- Horodyski, Stan A., délégué national, Syndicat national des travailleurs et travailleuses de l'automobile, de l'aérospatiale et de l'outillage agricole du Canada
- Housch, G.D., vice-président, Fraternité des préposés à l'entretien des voies
- Hynna, Y.A. George, Gowling, Strathy & Henderson
- Janisch, Hudson, professeur, Faculté de droit, University of Toronto (présentation personnelle); conseiller du Comité
- Jones, Ralph D., directeur suppléant, Transport du fret ferroviaire, ministère des Transports
- Jurcina, Stephen, président local, Syndicat national des travailleurs et travailleuses de l'automobile, de l'aérospatiale et de l'outillage agricole du Canada
- Katz, Leonard, ancien président, Association RadioComm du Canada
- Kedar, Michael, président, Call-Net Telecommunications Ltd.
- Kincaid, James, représentant national, Syndicat des travailleurs et travailleuses en communication et électricité du Canada
- Larkin, Jim, directeur général, Tourism Industry Association of P.E.I.
- Lawson, Philippa, conseiller juridique, Centre pour la défense de l'intérêt public; porte-parole, Consumers Fight Back Association
- Lind, Philip B., vice-président, Rogers Communications Inc.
- Lorraine, Edward, député (Colchester North), critique des transports et des communications, Caucus libéral de la Nouvelle-Écosse
- Lowry, Don, président et chef de la direction, Alberta Government Telephones; Stentor politiques publiques Télécom Inc.
- Maavara, Gary, vice-président, Affaires publiques et sports, Réseau de télévision CTV Ltée
- MacDonald, Mairi S., vice-présidente, Media and Communications Law Section, Association du Barreau canadien
- MacDonald, Manning, maire, Sydney, Nouvelle-Écosse; coprésident, Save the VIA Rail Committee
- MacDonnell, Jack, administrateur, Ventes et distribution, Stora Forest Industries Limited
- MacDougall, D.J., directeur, Politique sur les transports, ministère des Transports et des Communications, gouvernement de la Nouvelle-Écosse
- MacEwen, Doug, gestionnaire, analyse de la structure de l'industrie, Politique des télécommunications, ministère des Communications
- MacKay, honorable Elmer, ministre des Travaux publics
- MacKay, Leslie, ancien président, P.E.I. Land Use Committee; P.E.I. Potato Marketing Board; P.E.I. Potato Processing Council
- MacLauchlan, Harry, président, Island Petroleum Products Limited
- MacLean, honorable J. Angus, ancien premier ministre, Île-du-Prince-Édouard
- MacLeod, Donald A., porte-parole, Canadian Offshore Vessels Operators Association
- MacNeil, Brian R., greffier et trésorier, Antigonish, Nouvelle-Écosse
- MacRae, A.J., représentant législatif, Travailleurs unis des transports
- Marino, John, président, Huron Transportation Group Inc.
- Martin, honorable Shirley, ministre d'État (Transports)
- May, Jim, chef, Programme pour les immigrants et les visiteurs, ministère de l'Emploi et de l'Immigration
- Mazowita, Grant, directeur, Législation et application des règlements, ministère des Transports
- McCaffrey, Larry, directeur, Anacostia and Pacific Company Inc.
- McElman, Clyde, directeur, Politiques et programmes ferroviaires, ministère des Transports
- McKnight, D.A., Peat Marwick Stevenson & Kellogg



Witnesses—*Cont'd*

- Moffat, Maureen, Chief, Preparedness, Environmental Emergencies Branch, Department of the Environment
- Molgat, Daniel, Chief Air Negotiator, Department of External Affairs and International Trade
- Monty, Jean, Chairman of the Board and Chief Executive Officer, Bell Canada; Stentor Telecom Policy Inc.
- Moorehead, Thomas J., Vice-President and General Manager, Cancom/Satlink Business Services, Canadian Satellite Communications Inc.
- Morrison, John, Co-Chairman, CN Rail Task Force, Cape Breton Industrial Board of Trade
- Morrison, Keith, International Representative, International Brotherhood of Electrical Workers
- Moyer, Janice M., President and Chief Executive Officer, Information Technology Association of Canada
- Nelson, Paul W., President and Chief Executive Officer, Gemini Group, Automated Distribution Systems Inc.
- Nicol, Frank, President, Shipping Federation of Canada
- Nuss, Joseph, Counsel, Seafarers' International Union of Canada
- Ostry, Adam Knelman, Director General, Cultural Industries Policy, Department of Communications
- Pageot, André, Director General, Marine Policy and Programs, Policy and Coordination, Department of Transport
- Palmer, Charlie, Spokesperson, Union of Nova Scotia Municipalities
- Palmer, Philip, General Counsel/Director, Legal Services, Department of Communications
- Panelli, Tom, Business Manager, International Brotherhood of Electrical Workers, Local 348
- Parry, Mike, Director General, Transportation Subsidies Branch, National Transportation Agency
- Payne, Tom, President, Central Western Railway
- Peart, Katherine, Senior Director, Communications Policy Division, Department of Transportation and Communications, Government of Nova Scotia
- Peeters, Jan, President and Chief Executive Officer, Fonorola Inc.
- Peters, Gordon, President, Cando Contracting Ltd.
- Phillips, Bruce, Privacy Commissioner
- Poirier, Roger, Senior Vice-President, Canadian Cable Television Association
- Popp, Alfred, Senior General Counsel, Department of Transport
- Racine, Paul, Assistant Deputy Minister, Communications Policy, Department of Communications
- Rawlings, Terry, President, Canadian Association of Marketing Research Organizations; Professional Marketing Research Society
- Reid, John A., Director General, Transport Dangerous Goods, Department of Transport
- Richardson, Lee, M.P. (Calgary Southeast), Parliamentary Secretary to the Minister of Transport
- Richardson, Montgomery N., Executive Director, Communications Competition Coalition
- Riche, Nancy, Executive Vice-President, Canadian Labour Congress
- Ring, Tom, Director, Environmental Response and Emergency Planning, Department of Transport
- Robillard, Albert, President, Canadian Marine Officers Union
- Rochon, Marc, Deputy Minister, Department of Communications
- Rock, Michael, General Manager, Society of Composers, Authors and Music Publishers of Canada
- Rogers, Edward S., President and Chief Executive Officer, Rogers Communications Inc.
- Romaniuk, Bohdan (Don), Chair, Telecommunications Committee, Canadian Bar Association
- Rosenzweig, Allan, General Counsel, Telecommunications, Canadian Radio-Television and Telecommunications Commission

Témoins—*Suite*

- McManus, Jerome R., directeur, Expansion du réseau et des télécommunications, Planification et développement de la technologie, Banque Royale du Canada
- McNab, Elizabeth, conseiller juridique, ministère des Transports
- Meldrum, John, vice-président et avocat-conseil, SaskTel
- Michaud, Claude, vice-président et directeur, Scotia McLeod Inc.
- Migie, Howie, directeur général, Directions des priorités et des stratégies, Direction générale des céréales et des oléagineux, ministère de l'Agriculture
- Miller, George, président, Association canadienne des armateurs des Grands Lacs; Canadian Lake Bulk Carriers
- Moffat, Maureen, chef, Planification en cas de déversement, Direction des urgences environnementales, ministère de l'Environnement
- Molgat, Daniel, négociateur en chef des Accords aériens, ministère des Affaires extérieures et du Commerce extérieur
- Monty, Jean, président du conseil et chef de la direction, Bell Canada; Stentor politiques publiques Télécom Inc.
- Moorehead, Thomas J., vice-président et directeur général, Cancom/Satlink Business Services, Canadian Satellite Communications Inc.
- Morrison, John, coprésident, CN Rail Task Force, Cape Breton Industrial Board of Trade
- Morrison, Keith, représentant international, Fraternité internationale des ouvriers en électricité
- Moyer, Janice M., présidente et directrice générale, Association canadienne de la technologie de l'information
- Nelson, Paul W., président et directeur général, Groupe Gemini, Automated Distribution Systems Inc.
- Nicol, Frank, président, Fédération maritime du Canada
- Nuss, Joseph, conseiller, Syndicat international des marins canadiens
- Ostry, Adam Knelman, directeur général, Politiques des industries culturelles, ministère des Communications
- Pageot, André, directeur général, Politique et programme maritimes, Politiques et coordination, ministère des Transports
- Palmer, Charlie, porte-parole, Union des municipalités de la Nouvelle-Écosse
- Palmer, Philip, avocat-général/directeur, Services juridiques, ministère des Communications
- Panelli, Tom, directeur des affaires syndicales, Fraternité internationale des ouvriers en électricité, Section 348
- Parry, Mike, directeur général, Direction générale des subventions aux transports, Office national des transports
- Payne, Tom, président, Central Western Railway
- Peart, Katherine, directrice principale, Division de la politique des communications, ministère des Transports et des Communications, gouvernement de la Nouvelle-Écosse
- Peeters, Jan, président et directeur général, Fonorola Inc.
- Peters, Gordon, président, Cando Contracting Ltd.
- Phillips, Bruce, Commissaire à la protection de la vie privée
- Poirier, Roger, vice-président principal, Association canadienne de télévision par câble
- Popp, Alfred, avocat général principal, ministère des Transports
- Racine, Paul, sous-ministre adjoint, Politiques des communications, ministère des Communications
- Rawlings, Terry, président, Canadian Association of Marketing Research Organizations; Association professionnelle de recherche en marketing
- Reid, John A., directeur général, Transport des marchandises dangereuses, ministère des Transports
- Richardson, Lee, député (Calgary Southeast), secrétaire parlementaire du ministre des Transports
- Richardson, Montgomery N., directeur exécutif, Coalition pour les communications compétitives

**Witnesses—Cont'd**

- Roy, René, Vice-President, Communications and Electrical Workers of Canada
- Ryan, Ken, Senior Surveyor, Plan Approval, Electrical Machinery, Department of Transport
- Schultz, Richard, Professor, Centre for the Study of Regulated Industries, McGill University
- Scott, Ian, Chief, Regulatory Research, Telecommunications, Canadian Radio-Television and Telecommunications Commission
- Sherman, L.R. (Bud), Vice-Chairman, Canadian Radio-Television and Telecommunications Commission
- Shields, Paul, Research Assistant, Nova Scotia Liberal Caucus
- Simmie, Patricia, President, Professional Marketing Research Society; Canadian Association of Marketing Research Organizations
- Simpson, David, Executive Director, Consumers' Association of Canada
- Sjoquist, Maury R., National President, Canadian Merchant Service Guild
- Slaunwhite, Donald C., Provincial Chairman, Legislative Board, Nova Scotia, United Transport Union
- Smee, Bob, Vice-Chairman, Canadian Satellite Users Association
- Soucy, Yvon, Senior Policy Advisor, Airport Transfer Task Force, Department of Transport
- Spurgeon, Paul, Legal Counsel, Society of Composers, Authors and Music Publishers of Canada
- St-Amant, Jacques, Lawyer and Volunteer, Fédération nationale des associations de consommateurs du Québec
- Stein, Ken, President, Canadian Cable Television Association
- Stewart, Guthrie, Immediate Past Chairman, RadioComm Association of Canada; Vice-President, BCE Mobile Inc.
- Streatch, Hon. Ken, Minister, Transportation and Communications, Government of Nova Scotia
- Stubbert, J. Wesley, Deputy Warden, Cape Breton County; Co-Chairman, Save the VIA Rail Committee
- Stursberg, Richard, Senior Vice-President, Legal and Environmental Matters, Unitel Communications Inc.
- Taylor, Mary, Regional Manager, Sales and Service, CN Rail
- Teichrob, Hon. Carol, Minister Responsible for SaskTel, Government of Saskatchewan
- Thompson, Eldon D., President and Chief Executive Officer, Telesat Canada
- Thomson, Jay, Vice-President, Legal and Regulatory Affairs, Canadian Cable Television Association
- Thurston, Neil G., Director, Rail Rationalization Directorate, National Transportation Agency
- Todd, Rosalie Daly, Counsel, Consumers' Association of Canada
- Toms, Perry E., Business Analyst, TransAlta Resources Corporation, TransAlta Utilities Corporation
- Torenvliet, Kees, Digital Equipment of Canada Ltd., Information Technology Association of Canada
- Turner, Michael A.H., Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard, Department of Transport
- Upshall, John, Chairman, Telemarketing Council, Canadian Direct Marketing Association
- Vallée, Marie, Research Officer and Telecommunications Spokesperson, Fédération nationale des associations de consommateurs du Québec
- van Koughnett, Greg, Vice-President, Legal and Corporate Affairs, Stentor Telecom Policy Inc.
- Vaughan, Greg, Project Leader, Northumberland Strait Crossing Project, Department of Public Works
- Vuillemot, Peter, Assistant General Manager, Atlantic Provinces Transportation Commission
- Wall, Gerry, Vice-President, Telecommunications, Canadian Cable Television Association

**Témoins—Suite**

- Riche, Nancy, vice-présidente exécutive, Congrès du travail du Canada
- Ring, Tom, directeur, Intervention environnementale et planification d'urgence, ministère des Transports
- Robillard, Albert, président, Syndicat canadien des officiers de marine marchande
- Rochon, Marc, sous-ministre, ministère des Communications
- Rock, Michael, directeur général, Société canadienne des auteurs, compositeurs et éditeurs de musique
- Rogers, Edward S., président et directeur général, Rogers Communications Inc.
- Romaniuk, Bohdan (Don), président, Comité des télécommunications, Association du Barreau canadien
- Rosenzweig, Allan, avocat général, télécommunications, Conseil de la radio-diffusion et des télécommunications canadiennes
- Roy, René, vice-président, Syndicat des travailleurs et travailleuses en communication et électricité du Canada
- Ryan, Ken, expert maritime supérieur, Approbation de plans d'électricité et des machines, ministère des Transports
- Schultz, Richard, professeur, Centre for the Study of Regulated Industries, McGill University
- Scott, Ian, chef, recherche en réglementation, télécommunications, Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes
- Sherman, L.R., vice-président, Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes
- Shields, Paul, adjoint à la recherche, Caucus libéral de la Nouvelle-Écosse
- Simmie, Patricia, présidente, Association professionnelle de recherche en marketing; Canadian Association of Marketing Research Organizations
- Simpson, David, directeur exécutif, Association des consommateurs du Canada
- Sjoquist, Maury R., président national, Guilde de la marine marchande du Canada
- Slaunwhite, Donald C., président provincial, Conseil législatif de la Nouvelle-Écosse, Travailleurs unis des transports
- Smee, Bob, vice-président, Association canadienne des utilisateurs de satellites
- Soucy, Yvon, conseiller principal, Politique, Groupe de travail sur la cession des aéroports, ministère des Transports
- Spurgeon, Paul, conseiller juridique, Société canadienne des compositeurs, auteurs et éditeurs de musique
- St-Amant, Jacques, avocat et bénévole, Fédération nationale des associations de consommateurs du Québec
- Stein, Ken, président, Association canadienne de télévision par câble
- Stewart, Guthrie, président sortant, Association RadioComm du Canada; vice-président, BCE Mobile Inc.
- Streatch, honorable Ken, ministre, Transports et Communications, gouvernement de la Nouvelle-Écosse
- Stubbert, J. Wesley, préfet-adjoint, comté du Cap-Breton; coprésident, Save the VIA Rail Committee
- Stursberg, Richard, vice-président principal, Affaires juridiques et environnementales, Unitel Communications Inc.
- Taylor, Mary, directrice régionale des ventes et services, CN Rail
- Teichrob, honorable Carol, ministre responsable pour SaskTel, gouvernement de la Saskatchewan
- Thompson, Eldon D., président et directeur général, Télésat Canada
- Thomson, Jay, vice-président, Affaires juridiques et réglementaires, Association canadienne de télévision par câble
- Thurston, Neil G., directeur, Direction de la rationalisation ferroviaire, Office national des transports

*Witnesses—Cont'd*

- Wasser, Bonnie, Program Manager, Canadian Direct Marketing Association
- Watson, Robert, Chairman, Competitive Telecommunications Association
- Watt, A. David, Director, Port Development, Canadian Coast Guard, Department of Transport
- Wells, Andy, Former Prince Edward Island Deputy Minister of Transportation and Public Works
- Wetston, Howard, Director, Investigation and Research, Bureau of Competition Policy, Department of Consumer and Corporate Affairs
- Wheeliker, George, Co-chairman, CN Rail Task Force, Cape Breton Industrial Board of Trade; President, Sydney Harbour Ports
- Wilson, Chris, Director General, Road Safety and Motor Vehicle Regulation, Department of Transport
- Wong, Edith, Vice-Chairman, Canadian Business Telecommunications Alliance
- Wood, Tom, President, Local 100, Rail Division, National Automobile, Aerospace and Agricultural Implement Workers Union of Canada
- Wylie, Michel, Commerce Officer, Regulatory Affairs Branch, Bureau of Competition Policy, Department of Consumer and Corporate Affairs
- Young, John, Legal Counsel, Department of Transport
- Zakreski, Ken, Acting Director, West Coast Oil Spills Recovery; Member, Save the Georgia Strait Alliance
- Zimmerman, Gordon, Counsel, Borden & Elliot

For pagination, *see* Index by alphabetical order.

*Témoins—Suite*

- Todd, Rosalie Daly, conseiller juridique, Association des consommateurs du Canada
- Toms, Perry E., analyste commercial, TransAlta Resources Corporation, TransAlta Utilities Corporation
- Torenvliet, Kees, Digital Equipment of Canada Ltd., Association canadienne de la technologie de l'information
- Turner, Michael A.H., commissaire adjoint, Garde côtière canadienne, ministère des Transports
- Upshall, John, président, Conseil du télémarketing, Association canadienne du marketing direct
- Vallée, Marie, agente de recherche et porte-parole sur les télécommunications, Fédération nationale des associations de consommateurs du Québec
- van Koughnett, Greg, vice-président, Affaires publiques et institutionnelles, Stentor politiques publiques Télécom Inc.
- Vaughan, Greg, chef du projet, Projet de raccordement dans le détroit de Northumberland, ministère des Travaux publics
- Vuillemot, Peter, directeur général-adjoint, Commission des transports des provinces de l'Atlantique
- Wall, Gerry, vice-président, Association canadienne de télévision par câble
- Wasser, Bonnie, directrice des programmes, Association canadienne du marketing direct
- Watson, Robert, président, Competitive Telecommunications Association
- Watt, A. David, directeur, Aménagement portuaire, Garde côtière canadienne, ministère des Transports
- Wells, Andy, ancien sous-ministre, Transports et Travaux publics, Île-du-Prince-Édouard
- Wetston, Howard, directeur, Enquêtes et recherches, Bureau de la politique de concurrence, ministère des Consommateurs et des Sociétés
- Wheeliker, George, coprésident, CN Rail Task Force, Cape Breton Industrial Board of Trade; président, Sydney Harbour Ports
- Wilson, Chris, directeur général, Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile, ministère des Transports
- Wong, Edith, vice-présidente, Alliance canadienne des télécommunications de l'entreprise
- Wood, Tom, président, Section locale 100, Division des chemins de fer, Syndicat national des travailleurs et travailleuses de l'automobile, de l'aérospatiale et de l'outillage agricole du Canada
- Wylie, Michel, agent de commerce, Direction des affaires réglementées, Bureau de la politique de concurrence, ministère des Consommateurs et des Sociétés
- Young, John, conseiller juridique, ministère des Transports
- Zakreski, Ken, directeur intérimaire, West Coast Oil Spills Recovery; membre, Save the Georgia Strait Alliance
- Zimmerman, Gordon, avocat, Borden & Elliot

Pour pagination, *voir* Index par ordre alphabétique

















*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canada Communication Group — Publishing  
Ottawa, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Groupe Communication Canada — Édition  
Ottawa, Canada K1A 0S9







OCT 5 1994



